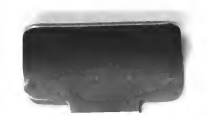
image
not
available



LA POSTE

ANECDOTIQUE ET PITTORESQUE

PAR

PIERRE ZACCONE

DEUXIÈME ÉDITION



PARIS
LIBRAIRIE ACHILLE FAURE
18, [illegible], 18

1867

LA POSTE

ANECDOTIQUE ET PITTORESQUE

1

IMPRIMERIE GÉNÉRALE DE CH. LAHURE
Rue de Fleurus, 9, à Paris



LA POSTE

ANECDOTIQUE ET PITTORESQUE

PAR

PIERRE ZACCONE

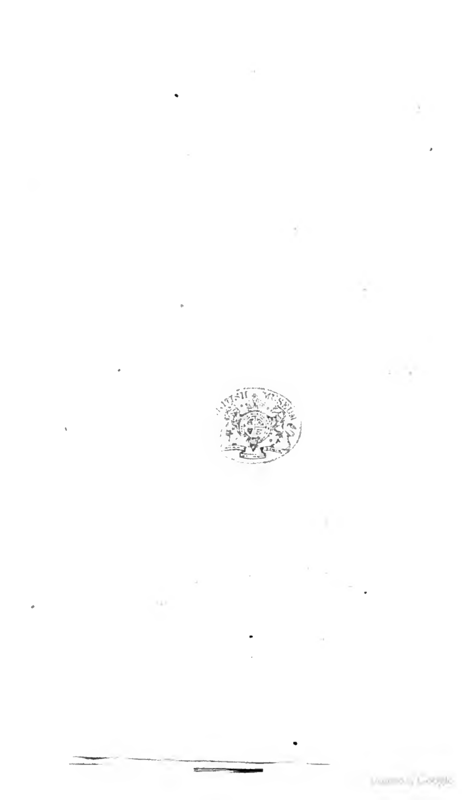


PARIS

LIBRAIRIE ACHILLE FAURE

18, RUE DAUPHINE, 18

1867



A MONSIEUR

ÉDOUARD VANDAL

CONSEILLER D'ÉTAT

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES

TÉMOIGNAGE

DE

RESPECTUEUX ET PROFOND DÉVOUEMENT

PIERRE ZACCONE.

LA POSTE

ANECDOTIQUE ET PITTORESQUE.

INTRODUCTION.

HISTOIRE DE LA POSTE.

Si j'entreprends d'écrire une histoire des divers services de la poste, c'est que je ne pense pas qu'aucune autre institution puisse offrir, avec un même intérêt, les éléments d'une étude pittoresque sur les hommes et les choses des temps modernes. La poste a, en effet, un caractère qui lui est propre; créée pour répondre aux sentiments les plus

élevés, aux besoins sociaux les plus intelligents, elle est devenue en quelque sorte l'expression acceptée du degré de civilisation des peuples.

Le corps humain a des artères qui sont chargées de distribuer jusqu'aux plus petits vaisseaux le sang qui vient du cœur, c'est-à-dire le mouvement, la chaleur, la vie!

La poste joue le rôle d'une véritable artère dans l'économie du corps social. — Dans quelque partie du monde qu'elle se manifeste, interrogez-la, comptez le nombre de ses pulsations, observez l'état de la circulation qu'elle favorise, et vous saurez bientôt ce que vaut ce sang, cette vie à laquelle elle sert d'organe de transmission.

Il est bien difficile d'assigner à la poste une date certaine d'origine. Comme beaucoup d'autres institutions, elle est née du besoin des relations. Elle remonte, en général dans chaque pays, à l'époque où les

citoyens ont eu des raisons de famille ou d'intérêt pour ne pas se perdre de vue et se donner des renseignements réciproques. Elle a existé partout, sous une forme ou sous une autre; mais elle n'a été érigée en administration que par les Perses et par les Romains dans l'antiquité.

En ce qui concerne la France, la poste a des états de service assez anciens.

Le moyen âge l'a connue sous diverses applications, poste par terre, poste par eau. L'Université, la première, l'a fait revivre au profit de ses écoliers qui correspondaient avec leurs parents par l'intermédiaire des messagers. Ces derniers, divisés en deux catégories, conservèrent longtemps le privilége de la poste, d'abord seuls, ensuite de compte à demi avec l'institution de Louis XI.

La politique embarrassée et tortueuse de ce roi l'obligeait à avoir de fréquentes nouvelles des provinces éloignées de sa résidence

et il créa la poste dans un but d'intérêt tout personnel. Mais ce n'était encore que la poste aux chevaux, uniquement réservée au service du souverain. Il la dota d'un personnel relativement nombreux et de pénalités sévères. Les moindres infractions étaient punies de mort, et souvent la lune en se levant sur le château de Plessis-les-Tours éclaira le corps de quelque malheureux maître coureur pendu la veille.

Pour assurer le maintien du bon ordre dans les Postes, Louis XI créa un contrôleur général des chevaucheurs de son écurie. Ses successeurs se servirent de l'institution sans y introduire de perfectionnements. Les idées de conquêtes les absorbaient complétement et les intérêts des relations écrites du public étaient fort secondaires à leurs yeux. L'Université avait le monopole du transport des correspondances et, seule, elle s'occupait d'augmenter le nombre de ses messagers.

Mais au fur et à mesure du développement des rapports sociaux, de nouveaux besoins se firent sentir et les premières messageries devinrent insuffisantes. Un édit de Henri III créa les messagers royaux dont l'installation donna lieu à de nombreuses récriminations de la part de l'Université. A chaque avénement au trône, celle-ci faisait constater et affirmer ses privilèges par le nouveau roi. Mais lorsqu'il s'agit de faire entrer au trésor les sommes nécessaires à l'accroissement des dépenses de la cour, il fallut bien que le souverain donnât raison aux traitants aux mains desquels il se livra. Les messageries royales furent affermées moyennant redevance et, de plus, les titulaires furent assujettis à un cautionnement dont la présence dans les coffres de l'État était plus qu'une garantie immobile.

Au seizième siècle, la Poste reçut une nouvelle impulsion de la part des frères

d'Alméras qui étaient les généraux concessionnaires des relais. Vers ce temps-là, la ferme des postes valait environ cent mille écus au trésor. A la même époque, les courriers furent autorisés à transporter certaines lettres et commissions pour les particuliers, ce qui, parvenant aux oreilles des messagers, motiva leurs plaintes réitérées. Sous Henri IV, et par les soins de Sully, les grands chemins furent restaurés, d'autres furent créés et bordés d'arbres magnifiques. La France alors était à peine sortie des guerres de religion, les campagnes étaient sans culture et les relais sans titulaires ou au moins sans chevaux. Pour parer à une semblable pénurie, Henri IV ordonna la création d'une nouvelle sorte de relais indépendants de ceux des postes et dans lesquels il établit en faveur du public des tarifs beaucoup moins élevés. Mais cette institution ne rendit pas tous les services qu'on en atten-

dait et dut disparaître après six années d'existence.

C'est en réalité de Louis XIII que date la poste moderne avec les germes organiques dont le développement se manifeste aujourd'hui. C'est à ce règne que remontent les premiers tarifs des lettres circulant à l'intérieur et les premières conventions avec l'étranger. Ils étaient devenus nécessaires par suite des obstacles qu'éprouvaient les courriers à s'entendre avec le public sur la rémunération qui leur était due pour les services qu'ils rendaient. Précédemment, les particuliers taxaient eux-mêmes les missives qu'ils confiaient à la poste et ils éprouvèrent dans la suite beaucoup de peine à s'astreindre au règlement qui était affiché dans tous les bureaux de poste. Le premier tarif ne fut pas bien élevé, car il fixait à 2 sols seulement le port d'une lettre de Paris pour Lyon. Le second qui parut en 1644 affiche déjà

des prétentions plus élevées. A la fin du règne de Louis XIII et au commencement de celui de Louis XIV, la querelle avec l'Université s'envenima singulièrement. La poste avait alors à sa tête les de Nouveau, qui, poussant les choses à l'extrême, n'allèrent à rien moins que demander la suppression des messagers en ce qui concernait le transport des correspondances. Ils parlèrent bien d'un prix de rachat, d'une rente annuelle, d'une sorte d'indemnité, mais le recteur refusa tout et développa dans des mémoires très-remarquables les arguments en faveur de l'antique monopole universitaire. Seulement les intérêts des fermiers des Postes étaient alors trop profondément liés à ceux du Trésor royal, et un édit du roi donna raison en grande partie au surintendant général de Nouveau. Ce dernier fit ordonner à plusieurs reprises la vérification des charges et des commissions des messagers et préleva ainsi

sur ceux-ci de nombreux droits de vérification.

Vers le milieu du règne de Louis XIV, le marquis de Louvois prit en main les Postes et les dirigea jusqu'à sa mort. Elles étaient toujours en ferme, et Lazare Patin, qui en était le principal adjudicataire en 1676, fit promulguer un nouveau tarif du port des lettres. Ce tarif, dont les taxes étaient fort élevées et dont les progressions étaient brusques, souleva les plaintes du public qui s'adressa au roi lui-même. Mais on exigeait tant des fermiers qu'il fallait bien leur donner les moyens de faire rentrer dans leurs coffres l'argent qu'ils avaient souvent donné d'avance au Trésor, et le tarif de 1676 fut mis en vigueur. A Louvois succéda M. de Torcy, puis le cardinal Fleury, comme surintendant général. Ce fut vers cette époque que les Messageries et les Postes furent réunies et qu'une rente de 40 000 francs par an fut

décrétée comme indemnité envers l'Université dépossédée. Les routes étaient encore peu sûres et souvent les courriers étaient volés et assassinés sur les grands chemins.

Cet état de choses subsista jusqu'à la Révolution et ce n'est que plus tard encore que les Postes furent administrées aux risques et périls du Trésor.

Sous Charles X et sous Louis XVIII les malles-poste se perfectionnèrent comme construction, comme forme et comme célérité.

En 1830, le service rural fut organisé, et, d'année en année, il a grandi pour en arriver au point où nous le voyons aujourd'hui.

En 1844, les premiers bureaux ambulants roulaient de Paris au Havre. Quant aux paquebots, si leur création remonte à Louis XVI, c'est un service qui est resté dans l'enfance jusqu'à ces derniers temps, où il a subi des accroissements imprévus, mais devenus

nécessaires par suite des relations de la France avec les peuples de toutes les latitudes.

Comme complément à ce rapide historique que nous empruntons à M. J. Lardin, nous donnons ci-dessous la liste, par ordre chronologique, des directeurs généraux qui ont administré les Postes en France, depuis l'origine jusqu'à nos jours.

1464 .... CHARLES, seigneur de Bigny et de Valenay, grand écuyer et grand maître des coureurs de France.
1470 .... ALAIN GOYON.
1479 .... ROBERT PAON, contrôleur des chevaucheurs de l'écurie du roi.
1498 .... GALÉAS DE SAINT-SÉVERIN.
....
1565 .... JEAN DU MAS, contrôleur général des Postes.
1581 .... HUGUES DU MAS, contrôleur général des Postes.
1595 .... GUILLAUME FOUQUET DE LA VARANNE, général des Postes.
1615 .... PIERRE D'ALMÉRAS, général des Postes.

1616............	PIERRE D'ALMÉRAS, général des Postes, meurt en 1627.
1616............	RENÉ D'ALMÉRAS, général des Postes jusqu'en 1630.
1630............	NICOLAS DE MEY.
1632............	ARNOUL DE NOUVEAU, surintendant général.
1650. — 1663....	JÉRÔME DE NOUVEAU, surintendant général.
1663. — 1691....	LE TELLIER, marquis de Louvois, surintendant général.
1691. — 1697....	LE PELETIER, surintendant général.
1697. — 1699....	ARMAND DE POMPONE, surintendant général.
1699............	COLBERT, marquis de Torcy, surintendant général.
1702............	LÉON PAJOT, comte d'Onz-en-Bray, surintendant général.
1728. — 1743....	Le cardinal FLEURY.
. . . .	. . . .
1752............	MARC-PIERRE DE VOYER DE PAULMY, comte d'Argenson.
....	Le duc DE CHOISEUL.
1774............	RIGOLEY, baron d'Ogny.
1775............	TURGOT.
1776............	DE CLUGNY.
....	. . . .
....	. . . .
1785............	Le duc DE POLIGNAC.
27 novembre 1797.	GAUDIN, commissaire du directoire

exécutif près la Ferme des Postes.

15 novembre 1799. Laforet, commissaire du directoire exécutif près la Ferme des Postes.

17 décembre 1801. Comte de Lavalette, commissaire central des Postes.

19 mars 1804..... Comte de Lavalette, directeur général des Postes.

3 avril 1814..... De Bourienne, directeur général des Postes.

13 mai 1814...... Comte Ferrand, directeur général des Postes.

Mars 1815....... Comte de Lavalette, directeur général des Postes.

Juillet 1815...... Comte Beugnot, directeur général des Postes.

2 octobre 1815... Marquis d'Herbouville, directeur général des Postes.

13 novembre 1816. Dupleix de Mezy, directeur général des Postes.

26 décembre 1821. Duc de Doudeauville, directeur général des Postes.

4 août 1824...... Marquis de Vaulchier, directeur général des Postes.

13 novembre 1828. Baron de Villeneuve, directeur général des Postes.

2 août 1830..... Chardel, direct. gén. des Postes.

6 septembre 1830. Conte, président du conseil des Postes.

5 janvier 1831...	CONTE, directeur de l'administration des Postes.
21 décembre 1844.	CONTE, directeur général des Postes.
22 juin 1847......	Comte DEJEAN, directeur général des Postes.
25 février 1848...	ARAGO (Étienne), directeur général des Postes.
21 décembre 1848.	THAYER (Édouard), directeur général des Postes.
27 décembre 1853.	STOURM, directeur général des Postes.
25 mai 1861......	VANDAL (Édouard), directeur général des Postes.



SERVICE DE PARIS.

Par *service de Paris,* nous entendons parler de l'ensemble des opérations multiples qui se rapportent à la distribution dans Paris, des correspondances provenant soit de Paris même, soit des départements.

Le centre de ce service est placé au siége de l'administration des Postes, dans l'hôtel de la rue Jean-Jacques-Rousseau. — On sera peut-être curieux de trouver ici quelques détails sur cet hôtel qui n'a pas été bâti pour sa destination actuelle et qui est loin

de présenter les aménagements nécessaires à un pareil service.

Construit sur les ruines de l'hôtel de Flandres, qui appartenait au treizième siècle aux Comtes de ce nom, cet hôtel fut donné en 1487, par Charles VII, à Guillaume de la Trémouille. Plus tard, il fut possédé par Jean de Nogaret, premier duc d'Épernon, favori de Henri III, et passa ensuite à Barthélemi d'Hervart, contrôleur général des finances, lequel le fit reconstruire en entier, et n'épargna rien pour en faire une habitation magnifique. Les appartements étaient ornés de tableaux de Mignard. Le tableau de la chapelle, représentant la prédication de saint Jean-Baptiste, avait été peint par Bonboulogne. — Enfin, cet hôtel devint la propriété de M. Fleuriau d'Armenonville, secrétaire d'État et garde des Sceaux, et il portait encore son nom, lorsqu'en 1757 il fut acheté des héritiers du comte Morville,

fils du secrétaire d'État, pour y placer la Ferme des Postes. Mais déjà à cette époque il était reconnu insuffisant ; dès 1786, deux maisons voisines lui furent ajoutées et, en 1815, cinq autres maisons durent encore venir l'agrandir.

Ce que l'on appelle aujourd'hui l'hôtel des Postes, se compose donc d'un pâté de huit maisons reliées entre elles par sept cours, par des escaliers étroits et par un labyrinthe de corridors presque impraticables dont on affirme qu'un seul agent, — le concierge de la rue Jean-Jacques Rousseau, — connaît seul les détours.

Bien que ce ne soit pas ici précisément le lieu de parler de l'insuffisance du local de l'hôtel des Postes, nous ne pouvons cependant négliger de mentionner que deux fois déjà, en 1793 et en 1811, l'abandon de ce local a été décidé. — L'hôtel actuel du ministère des finances avait été commencé par

ordre de Napoléon Ier pour y installer le service des Postes, les événements politiques seuls ont entravé l'exécution de ces différents projets. Récemment, des tentatives eurent lieu dans ce sens, mais elles échouèrent devant le Corps législatif qui recula sans doute, à l'idée des dépenses que devait occasionner le nouvel hôtel à construire.

Le service de Paris est cependant un des plus importants, celui qui réclame le plus impérieusement des moyens d'action prompts et sûrs.

La distribution des lettres n'a pas toujours présenté le caractère de célérité, qu'on ne saurait lui contester sans injustice, et il est intéressant de prendre ce service à son origine, de le voir se développer avec une prudente lenteur, pour arriver, en dernier lieu, à l'état d'expansion où nous le voyons parvenu.

Les commencements de ce service datent de l'année 1692.

« Il y a présentement, dit une ordonnance de l'époque, *six* boites où l'on va tous les jours lever les lettres précisément à midy et à huit heures du soir en hyver, et en esté à neuf, si exactement que lesdites heures du soir passées, les lettres survenues demeureront pour les ordinaires suivants, savoir :

Une, en la rue Saint-Jacques, au coin de la rue du Plâtre, vis-à-vis la *vieille Poste*.

Une, au milieu de la place Maubert, vis-à-vis la fontaine, à l'image de Saint-François ;

Une, au faubourg Saint-Germain, au coin du jeu de paulme de Metz ;

Une, rue Saint-Honoré, près les Quinze-Vingts, vis-à-vis la rue Saint-Nicaise;

Une, rue Saint-Martin, au coin de la rue aux Ours;

Une, rue Saint-Antoine, vis-à-vis l'ours,

devant la rue Geoffroy l'Asnier, au petit Louvre Couronné. »

Déjà en 1653, c'est-à-dire, trente années auparavant, on avait essayé de fonder, pour Paris spécialement, un établissement particulier qui se chargeait de transporter les lettres et autres imprimés à domicile dans les divers quartiers de la ville.

Des hommes habiles, intelligents avaient cherché à éviter les pertes de temps, les déplacements pénibles, et souvent dispendieux pour les habitants; ils sollicitèrent auprès du gouvernement l'autorisation d'établir sur plusieurs points de la ville, des bureaux propres à rendre de grands services au public, et on leur accorda enfin le droit de créer un établissement que nous ne saurions désigner autrement que par le nom de *Petite Poste*[1].

1. Eug. d'Auriac. — *Histoire anecdotique de l'industrie française.*

Plusieurs commis attachés à cette administration devaient aller lever les boîtes de leur quartier trois fois par jour : à six heures du matin, à onze heures et à trois heures de l'après-midi. — Chacun d'eux portait ensuite chaque fois ce qu'il avait recueilli au Bureau central, placé dans la cour du Palais; puis on lui remettait en échange les lettres et paquets pour son quartier qu'il devait distribuer, la première fois, de sept à dix heures, la seconde fois de midi à trois heures, et enfin le soir, à partir de quatre heures jusqu'à ce qu'elles fussent toutes rendues.

Malheureusement, cette tentative due à l'initiative de l'industrie privée n'obtint aucun succès; un siècle plus tard, cette *petite poste* était parfaitement oubliée, *l'administration refusait les lettres de Paris pour Paris*, faute de pouvoir en assurer les distributions, et ceux qui n'avaient point de do-

mestiques, dit Barbier, se servaient des petits Savoyards qui étaient dans les rues, pour s'écrire les uns aux autres.

Cependant on ne tarda pas à sentir de nouveau le besoin d'établir des bureaux de correspondance pour le service spécial de la ville de Paris[1].

Un homme qui avait consacré une partie de sa fortune en œuvres de bienfaisance, et auquel on doit plusieurs établissements d'utilité publique, M. de Chamousset fit d'abord comprendre à ceux qui l'entouraient l'utilité d'une pareille institution; et, à la suite d'un rapport détaillé qu'il adressa au roi Louis XV, il obtint le 5 mars 1758, des lettres patentes portant permission d'établir *à ses frais*, une petite Poste dans la ville de Paris. — La jouissance des fruits et revenus de ladite institution lui était concédée pendant trente ans.

1. Eug. d'Auriac. — Loc. cit.

Une déclaration royale du 8 juillet 1759, enregistrée le 17 du même mois, s'exprime ainsi :

« Il sera établi dans notre ville de Paris, différents bureaux pour porter d'un quartier à un autre, dans l'enceinte des barrières, des lettres et paquets sur le pied de deux sols pour une lettre simple, billet ou carte au-dessous d'une once, soit qu'il y ait enveloppe, soit qu'il n'y en ait pas, et de trois sols l'once pour les paquets ; et à l'effet de prévenir les abus, le *port sera payé à l'avance*. Les lettres et paquets seront timbrés du timbre particulier à chaque bureau dont ils seront partis. — N'entendons néanmoins, en aucun cas, empêcher les particuliers de faire porter leurs lettres et paquets dans la ville et les faubourgs de Paris, par telles personnes qu'ils jugeront à propos. »

Une fois la déclaration royale obtenue, l'établissement de la nouvelle petite Poste

fut poursuivi avec une très-grande rapidité par le concessionnaire.

Plus de deux cents hommes furent employés à recevoir et à porter les lettres et les paquets qui étaient distribués trois fois par jour. — Paris avait été, à cet effet, divisé en neuf quartiers ayant chacun un bureau désigné par une lettre de l'alphabet représentée sur un timbre spécial.

Voici l'emplacement qui fut d'abord choisi pour ces neuf bureaux avec leur marque spéciale.

A. — Place de l'École, près le Pont-Neuf.

B. — Cloître Culture-Sainte-Catherine.

C. — Rue Saint-Martin, près la rue aux Ours.

D. — Rue Neuve-des-Petits-Champs, vis-à-vis les écuries de monseigneur le duc d'Orléans.

E. — Porte Saint-Honoré.

F. — Rue du Bac, entre les rues de Verneuil et de l'Université.

G. — Rue du Petit-Lion et des Quatre-Vents, près la foire Saint-Germain.

H. — A l'Estrapade, à l'entrée de la rue des Postes.

J. — Rue Galande, vis-à-vis la rue des Anglais, près la place Maubert[1].

Dès la première année, la petite Poste ainsi constituée rapporta à son fondateur environ cinquante mille livres, tous frais prélevés.

Ces calculs devaient faire espérer à M. de Chamousset qu'avant peu de temps, cette excellente institution lui donnerait le double et même davantage. Mais bon nombre de gens couvèrent bientôt d'un œil avide ces profits si légitimes, et on vint facilement à

1. Chose singulière ! il y a quelques années les bureaux d'arrondissement de Paris étaient encore désignés par les mêmes lettres de l'alphabet.

bout de persuader à Louis XV qu'il pouvait et qu'il devait se les réserver. Le roi prit donc, presque à son origine, cet établissement pour son compte; puis, à titre d'indemnité et de récompense, il accorda à l'inventeur vingt mille livres de rente viagère, à prendre sur les produits, avec la liberté de disposer, à sa mort, de la moitié de cette rente en faveur de telles personnes qu'il jugerait à propos, pour être également possédée à vie.

Quoi qu'il en soit de cet acte arbitraire, la petite poste était constituée, et, à partir de cette année, elle ne cessa de fonctionner, se modifiant successivement sous l'empire des événements, et pour satisfaire aux intérêts du public.

Dans les premières années de la Restauration, la petite poste percevait annuellement, à Paris seulement, quatre millions et demi, c'est-à-dire, à peu près

le sixième des produits généraux de la poste.

Les boîtes de la capitale recevaient quotidiennement 25 ou 30 mille lettres, dont 8 ou 10 mille pour la petite poste.

Que les temps ont changé, en l'espace de quarante années!...

Aujourd'hui Paris manipule environ 280 millions d'objets par an, c'est-à-dire, près de 800 mille objets par jour. La correspondance de Paris pour Paris atteint à elle seule le chiffre considérable de 26 millions.

Il y a actuellement dans Paris, 51 bureaux de poste, et 600 boîtes de quartiers[1].

Les lettres déposées à ces bureaux et dans ces boîtes sont levées sept fois par jour, par des facteurs-releveurs, et portées des bureaux d'arrondissements à l'administration centrale par onze tilburys légers. Une fois à

1. Il y a en France 43 000 boîtes aux lettres. — L'Angleterre n'en possède que 16 000.

l'hôtel de la rue Jean-Jacques Rousseau, les lettres relevées sont divisées par quartiers, opération qui dure 45 à 50 minutes, et après laquelle neuf omnibus de facteurs, qui rayonnent du centre à la circonférence, en opèrent la répartition entre tous les quartiers de la capitale.

Le mouvement qui s'effectue journellement autour de l'hôtel des Postes est des plus considérables.

Le transport des correspondances provenant de Paris et partant pour les départements, ou provenant des départements et distribuables à Paris, s'exécute par 62 voitures, omnibus de facteurs, tilburys de relevage, fourgons à un, deux et quatre chevaux qui accomplissent par jour 451 voyages. Qu'on y ajoute le mouvement des fourgons des ministères, de ceux de l'Imprimerie impériale, de ceux des particuliers et le mouvement des voitures particulières,

évalué à 160, et l'on arrive à plus de 600 voyages par jour, représentant pour l'entrée et la sortie, ce que l'on appelle en termes de roulage, plus de 1200 colliers.

L'agent le plus important du service de Paris, celui duquel dépendent la célérité de la distribution et la sécurité des correspondances, c'est sans contredit ce fonctionnaire modeste à tunique verte que l'on appelle facteur.

Le facteur !

Agent actif, alerte, empressé, infatigable, bravant courageusement les intempéries de toutes les saisons, chaleur accablante en été, neiges et froids rigoureux en hiver, le facteur de ville, vêtu de sa tunique, sa boîte sur l'estomac, son képi sur le front, ne dispose pas d'un seul jour de repos du 1er janvier au 31 décembre.

Nous n'avons pas ici à faire l'éloge de son zèle, de sa probité, de son dévouement aux

intérêts du public; nous le connaissons tous et nous pourrions presque dire, qu'il a été souvent de moitié dans les joies ou les douleurs qu'il nous a apportées[1].

Pour l'administration des Postes, Paris est divisé en onze rayons. Le service de chaque rayon est fait par trois brigades, et chaque brigade se compose de 15 facteurs : soit 495 facteurs.

Ces brigades portent chacune, au col de

1. Puisqu'il s'agit de l'intelligence et de l'activité de ces agents, citons, au courant de la plume, une anecdote que nous trouvons consignée dans un livre publié en 1826 par M. Charles Bornède.

« Un facteur de la grande poste, nommé Jean Gourgot, dit Saint-Jean, gagea qu'il irait, les yeux bandés, de l'École militaire à la grande poste, rue Plâtrière. — Il passa l'eau à la place Louis XV, dans un bateau qu'il alla chercher lui-même sans le secours de la voix ni du batelier. Parvenu aux galeries du Louvre, il indiqua les sonnettes de l'Imprimerie royale, et, dans la rue Froidmanteau, il s'arrêta vis-à-vis un marchand de vins dont il était connu, et demanda à se rafraîchir. Il était suivi de ceux qui tenaient le pari, et en gagna le prix sans opposition. »

leur tunique, un écusson de couleurs différentes : bleu, blanc, rouge, c'est-à-dire nos couleurs nationales.

En temps ordinaire, le service de ces agents ne présente rien de bien particulièrement remarquable.

Ils fournissent généralement un travail qui dure, pendant deux jours de suite, de 8 à 9 heures par jour, et le troisième jour, de 7 à 8 heures sans repos ni jours fériés.

Et encore, un service aussi tendu, aussi exagéré, suffit-il à peine aux besoins de la capitale.

Mais c'est surtout aux approches du jour de l'an que l'insuffisance et l'exagération se manifestent.

Une coutume curieuse, c'est celle de la distribution des almanachs.

Au mois de décembre de chaque année, à partir du 5, une brigade supplémentaire, composée des plus anciens facteurs de cha-

que quartier, se répand dans Paris et va à domicile souhaiter la bonne année en présentant l'almanach nouveau.

C'est l'imprimeur Oberthur, de Rennes, qui en a la fourniture pour toute la France.

Ce petit carton orné d'une faveur, se tire environ à deux millions d'exemplaires, dont deux cent mille sont distribués dans Paris.

Outre cette brigade de vétérans qui ne fonctionne pour son compte que le matin après neuf heures, heure à laquelle la première distribution des lettres est terminée, l'administration emploie pour le tri une brigade composée de 60 facteurs surnuméraires.

Ces employés ne sont habituellement occupés qu'au maniement des imprimés, mais au moment du jour de l'an, les minutes sont comptées, il faut que ces soldats d'arrière-garde se frayent un passage au milieu des

avalanches d'enveloppes aux timbres multicolores, que provoque l'approche des étrennes.

Aussi le travail se fait-il jour et nuit.

Le tri des cartes de visite occuperait à lui seul un bataillon entier; ainsi, du 27 décembre au 14 janvier, il est distribué dans Paris environ 3,446,252 cartes de visite :

Originaires de Paris................	2 906 252
De la banlieue pour Paris...........	60 000
Des départements pour Paris........	500 000
Total..........	3 466 252

Ajoutez à ce chiffre 5 097 859 lettres à destination des départements et de l'étranger, et vous ne pourrez vous faire encore qu'une faible idée de l'aspect de l'hôtel des Postes pendant ces jours d'épilepsie épistolaire.

Dans les rues J. J. Rousseau, Coq-Héron et Pagevin, les voitures affluent, les piétons se

poussent, les lettres pleuvent de toutes parts; c'est un tohu-bohu indescriptible. Au dedans, tout est calme, sérieux, régulier; tout le monde travaille; chacun est à son poste.

En Angleterre, ce n'est pas le jour de l'an qui est le plus redouté des facteurs.

Il y a de l'autre côté du détroit, un singulier usage, une coutume bizarre dont je n'ai pu retrouver l'origine, mais qui mérite néanmoins d'être signalée comme un trait caractéristique de la société anglaise.

Le jour de la Saint-Valentin « Valentine's day » on envoie à ceux que l'on aime ou que l'on estime, des gravures coloriées, enjolivées d'ornements artistiques, représentant tantôt un cœur percé d'une flèche, tantôt deux colombes qui sont à se becqueter ou deux tourterelles qui roucoulent, entourées de fleurs coloriées et d'amours, ou de chérubins à la face bouffie; le tout recouvert d'une gaze légère de papier brodé,

avec bordure d'or ou d'argent. Tout cela fait le charme principalement des enfants, des amoureux et des servantes.

En tête du doux souvenir que l'on s'adresse ainsi mutuellement, on lit de courtes pièces de vers, qu'on dirait couler en ligne droite de la source du lac de l'Oubli, ou de la carte du Tendre. Les bergers du type porcelaine, accompagnés de moutons enrubannés, fournissent aussi bon nombre de sujets. Les demoiselles et les enfants surtout reçoivent beaucoup de *Valentines* qui excitent leur joie et leur admiration et que l'on conserve avec soin.

Le soldat anglais, quoique plus grave et moins langoureux que nos troupiers, ne néglige pas cependant d'adresser, ce jour-là, à l'objet de son amour, l'expression de ses tendres sentiments, sous le symbole d'un cœur percé, ou d'une flamme jaillissant d'un brasier ardent.

Le policeman lui-même, ce sévère gardien de la loi et de la sûreté publique, ne dédaigne pas d'envoyer sa Valentine avec l'inscription « I love you, my pigeon » « Je t'aime, ma colombe » à la cuisinière qu'il courtise.

C'est ainsi qu'il se fait un échange général de billets doux, de compliments et de déclarations; le tout sous le voile de l'anonyme et laissant libre carrière aux conjectures.

C'est surtout depuis l'introduction du timbre-poste d'un *penny* et des facilités du port des lettres, que cette coutume a pris des proportions alarmantes, et l'administration des postes est obligée d'employer ce jour-là un nombre considérable de facteurs supplémentaires, que l'on voit le matin de la fête, empressés à se charger de sacs pleins de *Valentines* pour les distribuer sur tous les points de la ville.

Le facteur, en France, touche un traitement annuel qui varie de 900 à 1500 fr.

Les étrennes qu'il récolte au jour de l'an peuvent s'élever au chiffre de 5 à 800 francs.

Dans les *bons* quartiers, les étrennes atteignent, dit-on, la somme de 1200 francs.

La retraite de cet agent est liquidée après vingt-cinq années de service.



BUREAUX AMBULANTS.

Vous avez pris quelquefois le train-express qui part de Paris, pour se rendre soit à Marseille, soit à Strasbourg, soit à Bordeaux.

C'est la nuit!...

La nuit sombre; une bise âpre et froide s'engouffre en sifflant sous les voûtes élevées des grandes gares; vous montez en diligence, et après vous être enveloppé en frissonnant dans une ample couverture de voyage, vous recommandez votre âme à

Dieu, et vous demandez au sommeil d'abréger les ennuis inséparables d'un long parcours.

Cependant la locomotive a mugi; le sifflet du départ s'est fait entendre, le train s'est ébranlé, vous voilà parti...

Une heure, deux heures, quatre heures s'écoulent...

Puis, tout à coup, sans transition, vous sortez effaré d'un sommeil agité, votre regard curieux plonge sur le quai à travers la glace humide de votre compartiment, et vous prêtez l'oreille aux bruits fantastiques du dehors.

Dijon!... Dix minutes d'arrêt...

Devant vous flamboient les yeux d'un buffet qui vous regardent et vous invitent...

Vous vous précipitez sur le quai, et alors, un singulier spectacle frappe vos regards.

Sur la voie, le train dessine une longue ligne noire; mais à travers l'obscurité qui règne

de toutes parts vos regards sont impérieusement attirés par un point lumineux, un compartiment où la vie et la lumière semblent s'être réfugiées.

Ce point qui se détache sur le fond sombre de l'*express*, ce compartiment lumineux où l'on veille et travaille pendant que tout dort ou repose alentour, c'est l'établissement nomade, le wagon-poste, que l'on connaît sous l'appellation plus précise de *Bureau ambulant*.

Les fonctions du bureau ambulant consistent à recevoir des correspondances en dernière limite d'heure, au point de départ, à recueillir des lettres à chacune des stations de la route qu'il parcourt, à les travailler en chemin, à les trier et à les acheminer.

Aujourd'hui, toutes nos lignes de chemins de fer sont pourvues de Bureaux ambulants, en pleine activité; mais le public qui est mis en possession du bienfait des

innovations introduites, ignore par quelles séries d'essais, de tâtonnements, de difficiles épreuves, ont été obtenues ces améliorations dont il profite. — Le public est généralement exigeant parce qu'il n'est pas dans le secret des obstacles que provoque fatalement toute invention, et rappeler les luttes soutenues par le progrès contre l'esprit du passé, dans l'une de ses manifestations les plus modernes, c'est servir la cause des inventeurs de l'avenir.

Ce que nous avons à dire, à ce sujet, est d'ailleurs curieux à plus d'un titre. « Dans ce siècle si fécond en inventions de tous genres, dit un livre publié en l'année 1825, on vient encore de proposer, en Angleterre, de remplacer l'usage des routes ordinaires, par celui des chemins *à ornières en fer*, et d'employer la machine à vapeur au lieu de ces immenses attelages qui servent à transporter les hommes et les marchandises.

« A peine une idée nouvelle est-elle mise au jour, qu'elle ne tarde pas à subir des développements considérables ; et l'on voit que cette invention bornée d'abord à de simples voitures, va s'étendre à celles destinées à toute espèce de transports.

« La distance de Londres aux principales villes de l'Angleterre serait réduite d'un quart et même d'un tiers, par des chemins en fer dans une ligne directe, et dégagée des nombreuses sinuosités qu'il faut suivre. La poste, de la capitale à Manchester, Liverpool et Leed, arriverait en douze heures, et il ne lui faudrait pas vingt-quatre heures pour atteindre Glascow et Édimbourg.

« *Puisse cette nouvelle conquête de l'esprit humain dans l'emploi d'un moteur devenu si puissant par l'action du feu contenue dans de justes bornes, ne pas s'étendre indéfiniment à toutes les branches de l'industrie, et ne pas*

nuire à la population de certains États, qui s'accroît dans une proportion si forte! »

C'est par ces souhaits impies que l'invention nouvelle était accueillie en France. Heureusement que l'Angleterre n'en poursuivait pas moins la tentative, et nous trouvons dans les journaux du temps — octobre 1825 — un récit qui doit avoir sa place ici.

Il s'agit de l'inauguration de la *route en fer* de Darlington à Stockton.

« L'ouverture de la route en fer de Darlington à Stockton (comté de Durham) vient d'avoir lieu en grande pompe. Une grande quantité de chariots, chargés les uns de houille, les autres de farine, d'autres enfin d'ouvriers et de curieux, sont arrivés traînés par des chevaux, au bas du plan incliné que forme la première portion de la route. Là, les chevaux ont été dételés. Au haut du plan incliné, dont la longueur est

d'une demi-lieue, on a établi, à poste fixe, deux machines à vapeur, chacune de la force de trente chevaux, destinées à faire monter les chariots. Douze chariots, chargés chacun de deux tonneaux — quatre milliers — de houille, et un treizième portant une grande quantité de sacs de farine, et tous les treize, en outre, couverts d'autant d'hommes qu'on avait pu en placer, atteignirent le sommet en huit minutes. Arrivés là, ils furent attachés à la queue les uns des autres à la machine à vapeur locomotive qui devait les tirer dans la descente. D'autres chariots, montés de la même manière, furent attachés à la suite de ceux-ci, et, dans le milieu de la file, on plaça la voiture du comité de l'entreprise, nommée *l'Expérience,* destinée par la suite à transporter les voyageurs; elle est de l'espèce de celle que l'on appelle *longcoach* où les voyageurs sont assis face à face sur les deux côtés.

Elle peut en contenir dix-huit. Le nombre total des voitures que devait tirer la machine à vapeur locomotive était de trente-quatre, sur l'une desquelles était un corps de musiciens. Toutes étaient remplies d'hommes et décorées de drapeaux portant diverses devises, et principalement celle de la compagnie.

Periculum privatum utilitas publica.

« A un signal donné, cette file de voitures se mit en mouvement aux acclamations de la multitude assemblée pour être témoin de ce spectacle aussi nouveau qu'étonnant, et parcourut d'abord la voie jusqu'à Darlington, où l'on remit de la houille dans les fourneaux et de l'eau dans les bouilloires, et ensuite jusqu'à Stockton, avec une vitesse moyenne de dix à douze milles (de deux lieues et demie à trois lieues) à l'heure.

« Des cavaliers montés sur d'excellents

chevaux de chasse, et courant par-dessus haies et fossés des deux côtés de la route, ne purent suivre le convoi. La charge des chariots traînés par la machine locomotive était d'environ quatre-vingts tonneaux — cent soixante milliers — et l'on pense qu'il y avait au moins sept cents personnes sur ces voitures quand elles arrivèrent à Stockton. « Au plus fort de la descente, la vitesse alla jusqu'à quinze ou seize milles (plus de cinq lieues) à l'heure — la fête se termina par un grand banquet.

Ceci se passait en l'année 1825, et c'est en 1837 seulement qu'eut lieu, en France, l'ouverture de la première voie ferrée, établie entre Paris et Saint-Germain.

Encore n'était-ce là qu'un essai, une concession à l'opinion publique, ou plutôt même une initiation mise à la portée des Parisiens et destinée à satisfaire leur curiosité.

Jusqu'alors on ne paraissait pas soupçonner ce qu'il y avait de fécond et de profondément utile dans l'idée nouvelle, et l'on attendait, en tâtonnant, les résultats des expériences entreprises à l'étranger.

Ce n'est que vers l'année 1845 que l'invention acquit son complet développement, et qu'on la vit entrer sérieusement dans la phase d'une large application pratique.

La civilisation moderne doit à la Belgique les premiers essais de bureaux ambulants ; la France continuait d'étudier les effets du nouveau système inauguré chez un peuple voisin, mais l'application de ce système n'eut lieu que quelque temps après, c'est-à-dire, le 1er juillet 1845, où l'on voit pour la première fois apparaître les bureaux ambulants sur nos premières voies ferrées.

Il est juste de faire observer que l'introduction de ces établissements nomades allait transformer l'ancienne poste ; il y avait

là tout une révolution, qu'il s'agissait de diriger, et l'hésitation était naturelle en présence d'une pareille situation.

Se rappelle-t-on encore comment s'effectuait le transport des correspondances, avant l'année 1845.

A cette époque, l'office central de Paris faisait tous les jours une dépêche pour chacun des bureaux de poste, c'est-à-dire qu'il confectionnait autant de dépêches qu'il y avait de bureaux en France; c'était énorme... Ces paquets renfermant la collection des correspondances, des lettres, des journaux, des échantillons, étaient remis en chapelet aux courriers des malles-poste, et ceux-ci les distribuaient chemin faisant, à chacun des bureaux qu'ils rencontraient sur leur route.

Il y a à peine vingt ans de cela; on l'a déjà oublié.

Le courrier de la malle était un type

curieux que la nouvelle poste ne connaît pas.

Il a disparu comme le conducteur des messageries Laffitte et Caillard.

« La vie du courrier, dit un livre du temps, est active, pénible même. Il voyage sans cesse et n'a d'autre habitation que sa voiture : c'est dans cette mobile machine que s'écoule son existence. Il est partout et ne se fixe nulle part. A peine a-t-il atteint le terme de sa course, qu'il retourne aussi rapidement aux lieux qu'il a quittés, pour en repartir aussitôt avec la même vitesse. Le sommeil l'accable-t-il, il ne peut s'y livrer, malgré la fatigue qui le provoque. Là, c'est un relais où il change de chevaux; ici, un bureau de poste où il rend et reçoit des dépêches. Les interruptions sont tellement répétées que, dans un trajet de cent lieues, par exemple, qui doit être fait en moins de quarante heures, il trouve souvent dix bu-

reaux de poste et vingt-cinq relais. Combien de circonstances encore ne contribuent-elles pas à multiplier ces incidents. Tout ce que la nature oppose d'obstacles doit être vaincu : il brave l'intempérie des saisons, et les ténèbres de la nuit ne l'arrêtent pas dans sa marche.

La surveillance tient à sa responsabilité ; son activité à la célérité de son service ; son extrême probité s'explique par la confiance qu'on lui porte, et la discrétion lui est imposée comme un devoir. Non-seulement il remet avec un soin scrupuleux les dépêches qu'il a reçues, mais il les défend, au péril de sa vie, s'il est attaqué. C'est dans ces luttes inégales qu'il montre un courage qui le fait souvent triompher du nombre, et sauver le dépôt sacré confié à sa fidélité, par tous les moyens, qui sont en son pouvoir. — Que d'actions éclatantes attesteraient qu'il n'est aucun dévouement dont il ne soit capable,

et que d'exemples prouveraient qu'il n'est aucun devoir dont il n'observe l'accomplissement avec une religieuse exactitude. »

Les bureaux ambulants ont changé tout cela.

L'office central de Paris expédia bien toujours pour les départements et l'étranger le même nombre d'objets de correspondances, mais il ne confectionna plus que vingt-deux dépêches, c'est-à-dire que son travail se borna à diviser toutes les correspondances qui lui parvenaient, en autant de catégories qu'il y avait de bureaux ambulants partant le soir ou le matin.

Au surplus, le nouveau service n'atteignit pas tout de suite le degré de perfection auquel il est arrivé depuis, et il eût été difficile de prédire au début les développements rapides qu'il était appelé à prendre.

C'est dans des *fourgons à bagages*, appartenant à la compagnie du chemin de fer, que,

vers la fin de 1844, un service de réception, d'expédition et d'échange de dépêches commença à fonctionner sur la ligne de Paris à Rouen. Ces fourgons étaient ouverts à tous les vents, fort mal emménagés, et ils ne contenaient alors qu'un coffre en bois destiné à renfermer les dépêches reçues ou à distribuer en route.

Plus tard, on y plaça des tablettes et des casiers pour servir au tri et à la manipulation des lettres pendant le trajet, mais ils restèrent dans cet état jusqu'au 1er juillet 1845.

A cette époque, en exécution d'un marché passé le 24 janvier de la même année, la compagnie du chemin de fer fit enfin construire à ses frais, d'après les plans et dessins fournis par l'administration des Postes, des bureaux ambulants qu'elle se chargeait de transporter, moyennant une redevance annuelle de deux cent mille francs.

Aux termes de ce même marché, l'appropriation intérieure des bureaux, ainsi que l'entretien et le renouvellement de tous les objets composant cette appropriation était mis à la charge de l'administration des Postes.

L'arrêté administratif concernant l'organisation de ce service et le cahier des charges consenti par la compagnie, contenaient quelques dispositions qu'il est peut-être utile de rappeler.

Ainsi, le personnel de chaque bureau ambulant se composait de deux commis et d'un garçon de bureau.

Les commis touchaient une indemnité annuelle de 700 fr. — Celle du garçon de bureau était fixée à 500 fr.

Le trajet entre Paris et Rouen devait s'effectuer en quatre heures, et la compagnie se soumettait à payer une amende de 25 fr. par heure de retard.

On comprend, du reste, qu'au commencement de ce nouveau service, l'administration n'ait marché qu'avec une certaine prudence, qui pouvait facilement être prise pour de l'hésitation.

On se croit fondé à lui faire aujourd'hui le reproche de n'avoir pas songé à introduire dans les cahiers des charges des compagnies des obligations plus larges dont elle eût tiré de précieux avantages ; mais à l'époque où ces cahiers des charges furent rédigés et consentis, c'est-à-dire en 1842, 1846, et même en 1856, on était loin de soupçonner le développement que le service allait prendre.

Les principales obligations que l'on avait cru devoir imposer aux compagnies semblaient alors suffisamment onéreuses.

Aux termes de ces traités, les compagnies doivent à l'État, un train par jour au départ et au retour, train dont l'administra-

tion a le droit de fixer les heures de départ et les points de stationnement, et auquel elle confie le soin de transporter le wagon-poste.

Elles doivent, en outre, dans certains cas, réserver un compartiment pour les courriers-convoyeurs, et enfin, elles sont tenues à une vitesse déterminée de 40 kilomètres à l'heure.

Tel est l'engagement rigoureux, mais en dehors de ces limites acceptées par les parties contractantes, et pour faire face aux besoins du service qui se développaient chaque jour davantage, les compagnies n'ont pas hésité à s'imposer des sacrifices volontaires, et dans l'état actuel de l'exploitation, il est notoire que le service postal, avec son expansion incessante, est devenu, sinon un danger, du moins une charge fort lourde.

Après l'essai tenté et l'inauguration des bureaux ambulants sur la ligne de Rouen,

une année environ s'écoula, et ce n'est qu'en 1846 que les services sur Valenciennes et sur Tours furent installés. Jusque-là le danger n'existait pas et il ne paraissait pas utile de se préoccuper outre mesure de l'avenir.

Mais peu à peu les bureaux ambulants ont acquis une importance énorme, ils sont devenus les déversoirs obligés des 9/10es des correspondances, et l'on estime qu'ils manipulent par jour près de deux millions d'objets.

Aujourd'hui, les compagnies transportent journellement :

50 à 60 bureaux ambulants du poids approximatif de 10 tonnes chacun.

300 employés qui montent ces bureaux ambulants.

200 courriers-convoyeurs qui prennent place dans les trains qui ne sont pas *express*.

Et un poids égal qui dépasse au moins 7

ou 8 fois le poids des agents employés à la manipulation.

On a calculé que si l'État était tenu de rembourser aux compagnies le prix des différentes natures de transports exécutés pour le compte du service postal, soit avec un wagon-poste, soit avec deux ou trois wagons-poste réunis dans le même train, soit avec des courriers-convoyeurs installés dans un wagon de 2e classe, et que si l'État devait payer tous ces services au chiffre du tarif ordinaire, le prix de ces différents transports qui représentent annuellement un parcours de 27 730 000 kilomètres, s'élèverait à 63 314 000 francs.

Il n'est pas douteux que les bureaux ambulants étaient, depuis quelques années, dans un état d'encombrement qui ne pouvait que nuire à la régularité des opérations.

C'est ce que M. Vandal a fait ressortir éloquemment dans le discours qu'il a pro-

noncé devant le Corps législatif, le 21 juin 1865.

D'une part, disait-il, le travail ambulant exécuté dans des conditions de gêne, de trépidation et d'étouffement, est moins sûr que le travail sédentaire; d'autre part, il coûte plus cher, attendu que les agents qui en sont chargés, étant obligés d'avoir deux domiciles, on leur accorde une indemnité de 1000 fr. en sus de leur traitement. En second lieu, le travail ambulant a des inconvénients pour la santé des agents, attendu que la trépidation agit d'une manière fâcheuse sur le système nerveux.

On a voulu remédier à cet état de choses tant dans l'intérêt du service, que dans l'intérêt des agents, et c'est sous l'empire de cette pensée que des modifications récentes ont été introduites dans le service des bureaux ambulants.

Nous continuons de citer :

La masse du travail que le bureau ambulant doit exécuter, s'accomplit au départ de Paris, attendu que le bureau ambulant est obligé de commencer à distribuer au fur et à mesure qu'il marche, c'est-à-dire, au bout de une, deux, trois heures; il lui faut tout d'abord trier rapidement la masse des correspondances qu'il reçoit, dans un très-petit délai. Par conséquent, le bureau ambulant est tenu d'avoir tous ses moyens d'action, tous les bras dont on peut disposer au départ de Paris, pendant trois ou quatre heures. Au bout de ce temps, le travail de classement s'est éclairci, le service a été préparé pour les extrémités de la route, et alors une partie de ce personnel qui devait être debout et laborieusement occupée au départ de Paris, une partie de ce personnel, dis-je, peut s'allonger dans des hamacs, se coucher sur des sacs à dépêches et dormir, laissant occupés au travail de la route

la moitié à peu près des agents du bureau.

Le phénomène inverse se produit au retour.

Au retour, toujours gênés que nous sommes par l'insuffisance de notre office central de Paris, nous avons confié aux bureaux ambulants la préparation de la première distribution de Paris. Le bureau ambulant ne fait pas une dépêche unique pour Paris; il fait pour la ville de Paris 11 paquets distincts, qui correspondent aux 11 rayons de la distribution parisienne.

Mais ce travail préparatoire, le bureau ambulant ne peut le commencer utilement que quelques heures avant d'arriver à Paris, c'est-à-dire, lorsqu'il a recueilli le tribut de tous les affluents qui viennent se déverser dans son sein, en cours de voyage.

Dans ces conditions, voici ce qui a été imaginé et mis à exécution.

Nous prenons pour exemple la ligne de Lyon.

Le bureau ambulant part de Paris à huit heures du soir avec six agents; il arrive à Tonnerre à minuit : là, trois agents descendent; trois continuent leur chemin et s'occupent du travail de la route.

Au retour, le bureau ambulant part de Lyon avec trois agents; il arrive à Tonnerre à une heure du matin; il y prend les trois agents qui y sont descendus à minuit, venant de Paris, et revient avec six agents de Tonnerre à Paris; c'est-à-dire que le bureau ambulant est armé et outillé de tous ses moyens d'action au départ de Paris et au retour, et que ces moyens d'action sont amoindris et réduits dans la partie éloignée de son parcours, là où ils ne sont pas nécessaires.

Telle est la combinaison.

L'administration y gagne l'économie qui

résulte du travail de trois agents qui auraient voyagé inutilement de Tonnerre à Lyon, et de Lyon à Tonnerre, et ces agents peuvent dès lors donner au repos le temps qu'ils passaient sans profit à voyager. »

Cette combinaison a permis d'ailleurs à l'administration de réaliser une économie de près de 800 000 francs.

Outre ces changements, le service des bureaux ambulants a subi quelques autres modifications qui ne sont pas sans intérêt.

Jusqu'à présent, les agents désignés sous le nom de courriers-convoyeurs, placés dans les *trains-omnibus* des chemins de fer, se bornaient à recevoir et à échanger des sacs de dépêches. Une utile innovation a été inaugurée il y a quelques mois, et ces agents sont maintenant tenus de retirer les correspondances déposées dans les boîtes établies à chaque station. Ils manipulent les lettres

dans leur compartiment disposé en conséquence et leur donnent cours.

Ce sont les pays intermédiaires, les petites localités qui sont plus spécialement appelés à recueillir les bienfaits de cette amélioration, mais tous les intérêts sont respectables, et nous sommes heureux de pouvoir annoncer que les essais tentés ont jusqu'ici parfaitement réussi.

Une autre tentative a été faite dernièrement, dans le but de supprimer autant que possible les retards qu'éprouvent les trains express, par suite des arrêts fréquents que le service postal leur impose; mais cette tentative n'a pas été couronnée de succès.

Il s'agissait d'introduire en France l'usage d'appareils mécaniques, à l'aide desquels l'échange des dépêches pouvait avoir lieu *sans arrêt du train*.

Ces appareils mécaniques avaient déjà été expérimentés en Belgique et en Angle-



terre, et ces deux pays en tiraient de grands avantages.

Le système anglais repose sur le jeu d'un filet qui s'abat le long des parois latérales du wagon et reçoit les sacs de dépêches.

Le système belge se compose de deux lances, l'une fixée à un poteau planté sur la voie, l'autre fixée au bureau ambulant. Ces deux lances placées dans un axe différent s'entre-croisent et enlèvent réciproquement le sac de dépêches qui se présente devant elles.

On voulut essayer en France, et l'essai eut lieu sur la ligne du Nord.

Malheureusement, on n'avait peut-être pas assez réfléchi que les vitesses françaises sont plus grandes que les vitesses belges, que les sacs à échanger sont en outre plus lourds, parce que les dépêches y sont en plus grand nombre, et qu'elles contenaient plus de correspondances ; d'autre part aussi,

l'emploi du système anglais a été jugé impraticable chez nous, à cause de la moindre largeur de nos voies ferrées, et il est arrivé que l'échange a souvent manqué ou qu'il a occasionné des accidents graves. Nous croyons savoir que deux de ces accidents ont même coûté la vie à deux hommes de service de la compagnie du Nord.

Quoi qu'il en soit, on a pu voir par ce qui précède, avec quelle sollicitude l'administration se préoccupe des améliorations à introduire dans l'organisation des bureaux ambulants qui restent les grandes artères de la circulation des correspondances.

C'est la poste de l'avenir, et nous sommes certain qu'on ne négligera rien pour qu'elle réponde largement aux besoins et aux intérêts qu'elle est appelée à servir.

Quant aux agents des bureaux ambulants, nous ne pouvons clore ce chapitre sans dire quelques mots sur leur position. Ils ont

prouvé depuis longtemps qu'ils étaient dignes de toutes les sympathies, tant par le zèle qu'ils apportent ordinairement dans leurs pénibles et dangereuses fonctions, que par le rare courage qu'ils ont déployé dans les accidents qu'ils ont eu à subir.

Quelques-uns parmi ces braves jeunes gens y ont perdu la santé, d'autres sont morts héroïquement à leur poste.

Nous n'avons pas à rappeler les douloureux événements qui ont éprouvé ce personnel depuis le commencement de l'exploitation, nous ne voulons pas raconter les tristes catastrophes de Fampoux, de Creil, etc. Nous nous bornerons à un simple récit qui fera mieux comprendre ce que l'administration, ce que le public doivent à ces courageux agents.

Un jour, sur la ligne de Paris aux Pyrénées, le train déraille entre Sainte-Maure et

Port-de-Piles. La roue et l'essieu du bureau ambulant se brisent, quelques voyageurs sont blessés, et l'on constate que l'accident vient de coûter la vie à un agent des postes, M. Semmartin.

On s'émeut, on transporte le malheureux aux Ormes (Vienne), et l'on prend les ordres de l'administration.

Un inspecteur est aussitôt envoyé sur les lieux, et voici le rapport simple et touchant qu'il adresse le lendemain à l'autorité dont il relève.

Monsieur le directeur général,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que l'inhumation de M. Semmartin, agent de la brigade D, du bureau ambulant des Pyrénées, tué dans l'exercice de ses fonctions, dans la nuit du 22 au 23 courant, a eu lieu hier aux Ormes (Vienne), où le corps avait été déposé par les soins des agents de

la compagnie du chemin de fer. Dans cette pénible circonstance, tout a été fait de la manière la plus convenable; la compagnie du chemin de fer d'Orléans avait envoyé sur les lieux un inspecteur, M. Ploque, qui, muni comme moi de pouvoirs illimités, a mis le plus grand soin à faire rendre les derniers devoirs au malheureux M. Semmartin. M. Lienhart, directeur de la ligne des Pyrénées, avec huit agents de cette ligne, et de celle du sud-ouest, le maire, le directeur des postes, le commissaire de surveillance et d'autres autorités des Ormes, l'inspecteur de la compagnie du chemin de fer, tout le personnel de la gare, deux escouades d'hommes d'équipe venus exprès de Tours, se sont joints à moi pour conduire le corps du défunt à sa dernière demeure.

L'empressement de chacun à me seconder dans la triste mission que vous m'aviez

chargé de remplir, témoigne des regrets unanimes que laisse M. Semmartin, dans lequel l'administration a perdu un agent honnête et dévoué.



SERVICES MARITIMES.

Quand on se reporte par la pensée à l'an 1700, — un siècle et demi seulement en arrière, — et que l'on compare l'état social révélé par la poste de cette époque avec celui au milieu duquel nous vivons, l'appréciation hésite, et l'on se demande si l'on ne sort pas d'un rêve.

A l'époque dont nous parlons, les *carrosses* chargés du transport des voyageurs et des marchandises ne partaient guère de Paris qu'une fois par semaine. L'itinéraire

d'un voyage de Paris à Strasbourg nous a paru curieux à reproduire à plus d'un titre. Il s'effectuait de la manière suivante :

Le coche partait de la rue Jean-Robert, le samedi, à six heures du matin; il s'arrêtait à Villeparisis pour dîner et à Meaux pour coucher; le lendemain, la dînée se faisait à la Ferté-sous-Jouarre, et l'on couchait à Château-Thierry; le lundi on devait dîner à Dormans et coucher à Épernay; le mardi, on prenait son repas au petit village de Jaalon et l'on allait se reposer à Châlons.

La voiture se remettait en marche le mercredi pour aller dîner à Pagny et coucher à Vitry, puis elle stationnait le lendemain à Saint-Dizier, et s'arrêtait pour la nuit à Bar-le-Duc; le vendredi, la dînée se faisait à Saint-Aubin, et l'on couchait à Void, pour aller de là le samedi, prendre son repas à Toul et se délasser à Nancy.

Il fallait remonter en voiture le dimanche matin, afin de pouvoir dîner à Lunéville et coucher le soir à Herbeville; le lendemain, c'était à Heming que l'on s'arrêtait, pour aller ensuite passer la nuit à Sarrebourg; puis, le mardi, on dînait à Saverne et l'on couchait à Wittheim; enfin, le carrosse arrivait le mercredi à Strasbourg [1].

On avait mis douze jours pour faire cent vingt-cinq lieues, et si l'on en croit un calcul établi récemment, la location d'un carrosse, le salaire d'un conducteur, l'entretien des chevaux élevaient, au dix-septième siècle, à 520 fr. le prix d'un voyage de Paris à Strasbourg, non compris les frais de bouche et de couchage en route.

Aujourd'hui, pour le même prix, et dans le même temps, on irait de Paris à New-York.

1. *Histoire anecdotique de l'industrie française*, par Eug. Dauriac.

On oublie trop vite le passé, et c'est à peine si l'on se rappelle que sous la Restauration, il y a quarante ans, les courriers de province n'arrivaient à Paris que tous les deux jours.

Depuis, les départs sont devenus plus fréquents; presque toutes les lignes postales ont actuellement deux ordinaires par jour, plusieurs même en ont jusqu'à trois.

Ce sont là des progrès que le public ne peut apprécier que par la comparaison, et sur lesquels il est bon d'appeler de temps en temps son attention.

Une des choses les plus curieuses à observer dans cet ordre d'idées, ce sont assurément les institutions importantes qui ont été créées dans un temps très-rapproché de nous, pour faciliter le développement des relations internationales.

Ainsi que le disait M. Vandal, directeur général de l'administration des Postes, l'his-

toire des subventions accordées par l'État aux services maritimes, c'est l'histoire de l'expansion économique de notre pays depuis douze ans, c'est presque l'histoire de la civilisation.

Nos services maritimes sont pour ainsi dire nés d'hier; ils ne remontent pas au delà de l'année 1835.

Avant cette époque, les correspondances à destination des pays d'outre-mer devaient attendre, pour quitter la France, l'appareillage de quelque bâtiment à voiles.

A cet effet, aux termes d'une loi du 19 germinal an x, tout capitaine de navire en partance, dans une ville maritime, était tenu de faire au directeur des postes de cette ville la déclaration du lieu de la destination de son bâtiment et de l'époque présumée de son départ. Le jour venu, les correspondances lui étaient remises, renfermées dans des boîtes ou sacs, et il recevait,

pour en effectuer la transmission, un prix de 10 centimes par chaque lettre.

Ce mode de transport était incommode, et les objets emportés par cette voie arrivaient lentement à destination. Il restait, dans ce sens, bien des améliorations à tenter.

C'est en 1835 que, pour la première fois, l'administration des Postes conçut le projet d'établir un service de navigation postale destiné à desservir le bassin de la Méditerranée. L'idée était nouvelle; elle pouvait devenir féconde, et le ministère des finances donna des ordres pour que dix navires à vapeur, de la force de 100 chevaux chacun, fussent immédiatement construits dans les cinq ports militaires de France.

On pourrait croire que toutes les idées vraiment utiles ont le don de se féconder elles-mêmes.

L'institution nouvelle répondait si bien aux besoins du temps, le public devait y trouver une satisfaction si légitime de ses plus sérieuses aspirations, qu'en moins d'une année le service postal de la Méditerranée était prêt, et que, dès 1836, il commença à fonctionner.

Les départs avaient lieu de Marseille trois fois par mois, soit les 1er, 11 et 21 ; — les navires visitaient successivement les côtes d'Italie, la Grèce, la Turquie et l'Égypte. — Ils avaient à leur bord un lieutenant de vaisseau de la marine royale exerçant le commandement, deux capitaines au long cours remplissant les fonctions de lieutenants, un agent des postes et un chirurgien.

L'équipage se composait de trente matelots et deux mousses, sans compter le personnel de la machine, qui comprenait environ treize hommes.

L'agent des postes occupait sur ces bâtiments un emploi correspondant à celui de commissaire de la marine. C'était, pour mieux dire encore, un *officier du commissariat;* il était chargé de tous les détails de l'administration du bord, et avait, pour principales fonctions, tout ce qui se rattachait à la réception et à l'expédition des depêches.

Le transport et l'échange des correspondances ne furent pas d'ailleurs les seuls bienfaits que la France retira de cette institution.

Les paquebots de l'État aménagés avec intelligence, presque avec luxe, devinrent un moyen régulier et commode de communication, et les passagers ne manquèrent pas.

Il y en avait de toutes les provenances; mais dans le principe, ils servirent surtout à faciliter les voyages des riches habitants des côtes.

Il n'était pas rare, à cette époque, de voir embarquer à bord certains pachas du littoral, avec leur suite nombreuse, et souvent même avec leurs femmes. Mais un fait singulier qui se passa au début même de l'exploitation rendit les fonctionnaires turcs plus prudents, et les fit renoncer à ce moyen de transport.

Voici ce qui était arrivé :

Un fonctionnaire de je ne sais quel pachalik, se rendant à Constantinople, avait pris passage sur un des nouveaux paquebots de la marine française.

Il avait avec lui ses serviteurs et trois ou quatre de ses femmes, parmi lesquelles quelques officiers avaient pu remarquer une jeune fille de seize ans à peine.

On ne sut jamais au juste ce qui se passa; la traversée devait être d'environ une semaine. Au bout du quatrième jour, la belle jeune fille demanda à parler au commandant

du paquebot, et dès qu'elle fut introduite auprès de lui :

« Monsieur, lui dit-elle d'une voix oppressée sous la fermeté factice de laquelle il était facile de deviner une profonde émotion, je suis ici, n'est-ce pas, sur un bâtiment français... ?

— Sans doute, répondit le commandant.

— En ce cas, j'ai un renseignement à vous demander.

— Parlez !

— On m'a dit que toute personne esclave, mettant le pied sur un navire où flotte le pavillon de la France, pouvait aussitôt reprendre possession d'elle-même, et réclamer son indépendance et sa liberté.

— On vous a dit vrai. »

La jeune fille respira plus librement; elle releva la tête, écarta son voile, et laissa voir son visage.

Elle était d'une rare beauté.

« Monsieur, reprit-elle, mais cette fois d'une voix qui ne tremblait plus, je suis née en Sicile et j'ai seize ans depuis hier. Il y a deux années, j'ai été enlevée par des forbans de la côte de Grèce, et conduite, malgré mes larmes et mes cris, à Constantinople, où l'on m'a lâchement vendue. Depuis, j'ai été constamment enfermée et je n'ai pu me soustraire à l'odieuse violence dont j'ai été victime. Mais puisque le hasard me place à cette heure sous le pavillon d'une nation puissante et généreuse, je viens réclamer sa protection, et j'espère que vous ne me la refuserez pas!... »

L'incident était nouveau, il pouvait amener d'ennuyeuses complications; mais il n'y avait pas à décliner la protection que l'on réclamait.

Je n'ai pas à entrer dans de plus longs détails sur cette affaire; ce que je veux dire seulement, c'est qu'à partir de cette époque,

pachas, turcs ou égyptiens, s'abstinrent de voyager — avec leurs femmes — sur les paquebots français.

Le service fonctionna de la sorte jusqu'à 1849, époque à laquelle une nouvelle ère devait s'ouvrir pour nos relations internationales, ère féconde, où l'État et l'industrie particulière allaient s'entendre pour favoriser l'essor du commerce et offrir en même temps à la civilisation des moyens plus prompts et plus sûrs de propagande.

Dans l'intervalle qui sépare l'année 1836 de l'année 1848, le service de la Corse avait été créé, et depuis 1842, trois bâtiments à vapeur partaient régulièrement de Marseille pour Ajaccio et Bastia, les mardi et vendredi de chaque semaine.

Une particularité remarquable à men-

tionner, c'est que l'un des navires affectés à cette ligne, *le Napoléon*, est le premier bâtiment à hélice dont la poste ait fait usage.

Il avait été construit d'après les plans de M. Moessard, ingénieur de la marine française, dans les chantiers de M. Mornand, constructeur au Havre.

A l'époque où *le Napoléon* quitta ce port pour se rendre à Marseille, Sauvage était en prison au Havre.

Sauvage peut être diversement jugé; toutefois, quelque opinion que l'on se soit faite sur sa personnalité, il ne restera pas moins une des grandes figures de l'industrie moderne.

Il a été, en France, l'infatigable vulgarisateur de l'hélice.

A cette œuvre, il a donné toute sa pensée, toute son activité, toute sa vie.

Mais tant d'efforts, de luttes, de courage n'avaient abouti qu'à la misère.

Et, dans sa prison, il continuait son travail, poursuivant sans relâche la solution de son problème.

Tout à coup un bruit étrange frappe les murs de sa cellule et le fait tressaillir.

Un pressentiment le saisit; il s'informe, demande, interroge, et apprend enfin que *le Napoléon* — un bâtiment à hélice — va, dans quelques heures, quitter le port du Havre.

A cette nouvelle, son cœur bondit et son esprit s'exalte....

Où trouvera-t-on un spectateur plus digne que lui d'assister à ce départ! Il veut que les portes de sa prison s'ouvrent; il réclame à grands cris sa liberté provisoire..., il supplie, pleure, implore, et finit par toucher ceux qui l'entourent.

Cependant, on ne le mit point en liberté, — c'était impossible, — mais on lui donna une cellule dont les fenêtres ouvraient sur le quai....

Et quand *le Napoléon* passa devant la prison, fendant les flots, et laissant après lui ce bouillonnement plein d'écume, que produit l'*hélice*, deux yeux voilés de larmes s'ouvrirent avec attendrissement derrière les barreaux de l'une des cellules, et ne le quittèrent qu'au moment où il disparut à l'horizon!

C'est vers 1849-1850 que cessa l'exploitation par l'État du service postal dans la Méditerranée.

Une révolution industrielle s'opérait alors en Europe; les chemins de fer transformaient toutes les voies, et le wagon se substituait partout à la diligence.

En présence de ces changements, une grande administration, *la compagnie des Messageries*, pressentit que la terre allait lui échapper et elle tourna hardiment ses regards vers la mer.

La mer, pour elle, c'était l'avenir.

En agissant ainsi, elle ne suivait pas le progrès, elle le devançait!

Et le succès devait couronner des efforts si habilement dirigés.

A peine, en effet, le service postal de la Méditerranée eut-il passé des mains du Gouvernement dans celles de l'administration des Messageries, que, sous la double garantie du contrôle de l'État et de l'intérêt privé, ce service prit tout à coup un nouvel essor; l'esprit commercial remplace utilement l'esprit administratif; des relations plus étendues se créent, la facilité des communications appelle le développement des affaires, et le Levant se rapproche de Marseille.

Ce mouvement une fois commencé, ne devait ni s'arrêter ni se ralentir.

« Plus tard, de nouveaux sacrifices rendent accessible la mer Noire à la navigation française; plus tard encore, l'Atlantique est

franchi pour la première fois par nos bateaux à vapeur, et la France, le Portugal, le Sénégal, le Brésil, la Plata sont reliés par des services périodiques et réguliers.

« L'année 1862 voit inaugurer les lignes de l'Indo-Chine; la Chine et le Japon s'habituent au pavillon comme aux produits français; la civilisation moderne envahit les défenses du vieux monde, et l'extrême Orient s'ouvre au commerce et au génie de l'Occident. — C'est à la fois une œuvre nationale et chrétienne[1]. »

Au moment où nous écrivons ces lignes, il est peu de pays qui ne soient visités par nos agents des postes, et les paquebots français accomplissent des transports réguliers de correspondances sur presque tous les points du globe.

1. M. Vandal (discours prononcé à l'inauguration du service postal entre le Havre et New-York).

Ces services sont subventionnés par l'État, et s'effectuent sous sa surveillance.

Aucun paquebot n'est admis à faire le service, s'il n'a été préalablement soumis à des essais réglementaires, sous le contrôle d'une commission spéciale d'examen.

La raison de ces précautions est facile à comprendre.

La surveillance que l'État exerce sur la construction des navires n'a pas seulement, en effet, le caractère d'un contrôle administratif; elle s'inspire encore de la part de responsabilité que l'opinion publique lui attribue dans toutes les grandes entreprises nationales, et c'est à ce point de vue surtout qu'il convient de se placer si l'on veut apprécier justement les bienfaits que le pays est appelé à en retirer.

Depuis quelques années, — on ne l'ignore plus, — les lignes de navigation postale se

multiplient, et sillonnent les mers dans tous les sens.

Nous avons des navires qui font, trois fois par mois, le tour de la Méditerranée; nous en avons d'autres qui font le tour du monde. — Il y a des paquebots qui traversent la mer Rouge, l'océan Indien; qui touchent à Saïgon, à Shang-Haï, à la Réunion. — Ceux-ci vont au Brésil, ceux-là à la Vera-Cruz et à Aspinwall.

C'est la flotte de la paix, dit-on.

Sans doute.

Une flotte de plus de cent voiles, avec son matériel, ses équipages, ses officiers, etc.

En feuilletant les contrats passés par les compagnies concessionnaires des divers services que nous avons cités, nous y trouverons quelques différences sur les aménagements, sur le personnel des équipages, sur la force des machines; mais partout,

invariablement, nous rencontrerons cette phrase stéréotypée qui résume en elle seule la pensée sous l'empire de laquelle se développent et grandissent insensiblement les forces maritimes de la France.

En cas de guerre, disent les cahiers des charges, *l'État prendra possession* (en payant, bien entendu) *des bâtiments de la compagnie, de son matériel et de ses approvisionnements.*

Tout est là !...

Et l'on comprend le double intérêt que le gouvernement apporte à l'examen des paquebots, puisque, selon le hasard des événements, ils doivent se trouver en état de répondre aux besoins de la paix, ou de servir les nécessités de la guerre.

Les grandes lignes de navigation postale sont aujourd'hui au nombre de 9, qui se décomposent ainsi qu'il suit :

L'Algérie, la Corse ; — la Manche (Calais

à Douvres); — la Méditerranée, mer Noire, Danube; — Brésil et la Plata; — Antilles et Mexique; — Havre à New-York, avec escale à Brest; — l'Indo-Chine; — la Réunion et Maurice.

La somme totale des subventions que touchent les compagnies auxquelles ces différentes lignes sont concédées s'est élevée, pour l'année 1864, au chiffre de vingt-quatre millions, qui se répartissent entre trois grandes compagnies principales.

Ces trois compagnies, aujourd'hui concessionnaires des services maritimes de France, sont, par rang d'ancienneté :

1° La *Compagnie Valery*, pour la Corse;

2° La *Compagnie des Messageries impériales*, pour la Méditerranée, l'Indo-Chine et le Brésil;

3° La *Compagnie générale transatlantique*, pour les lignes du Mexique et celle du Havre à New-York.

L'exploitation de ces dernières lignes n'a commencé que depuis quatre années à peine, et déjà la compagnie, entre les mains de laquelle elle est placée, a donné des preuves éclatantes de son habileté, et puissamment contribué à servir les intérêts français qu'elle dessert.

C'est ainsi que, mue par le sentiment d'un patriotisme élevé, elle a deux fois, et spontanément, ouvert, par anticipation, les lignes qui lui étaient concédées.

Depuis, son activité et son dévouement ne se sont pas démentis.

Il n'y avait, au début, qu'une expédition par mois de Saint-Nazaire sur le Mexique; il y en a deux aujourd'hui, dont l'une se dirige sur la Vera-Cruz, l'autre sur Aspinwal.

De plus, des coïncidences ont été établies à toutes les escales, et le voyageur qui se rend de Paris aux côtes occidentales d'Amé-

rique, peut retenir sa place dans les bureaux de la compagnie française, pour les points les plus éloignés de son parcours.

Il en est de même pour la ligne du Havre à New-York qui est devenue bi-mensuelle.

Enfin, et pour donner une idée plus appréciable encore de l'activité déployée depuis l'origine, il nous suffira d'ajouter que la flotte de la compagnie, qui se composait, en 1863, de quatre ou cinq navires, ne compte pas moins de vingt vaisseaux à cette heure, parmi lesquels on peut citer *le Napoléon III* (1200 chevaux), *l'Impératrice-Eugénie* (1000 chevaux), *le Washington* (900 chevaux), bâtiments qui ne le cèdent en rien à ceux des autres exploitations rivales.

Du reste, cette compagnie s'anime de l'esprit de deux hommes, deux frères, dont la vue profonde, dont la sagacité, dont l'énergie, inspirent la confiance et commandent le succès.

Partout où ils ont porté l'application de leur esprit, le succès les a suivis; aucun revers n'a attristé les entreprises qu'ils ont fondées, et ils auraient le droit d'écrire sur leur blason plébéien, ce que Mahomet, dans son orgueil fataliste, écrivait sur ses babouches : « Je n'ai jamais mis le pied sur un bâtiment qui ait fait naufrage [1]. »

Que ne peut-on pas attendre d'une entreprise placée en de telles mains, dirigée par deux esprits élevés que semblent animer seuls et l'intérêt du pays, et le dévouement au nom et à l'honneur du pavillon français.

Nous donnions, au commencement de ce chapitre, l'itinéraire d'un voyage de Paris à Strasbourg, effectué avec l'aide d'un de ces lourds véhicules qui étaient presque un objet de luxe en l'année 1778. Si le lecteur veut

1. Discours prononcé par M. Vandal à l'inauguration de la ligne du Havre à New-York.

bien nous suivre un instant, il aura une idée exacte de la manière dont s'accomplissent, au dix-neuvième siècle, en 1865, les voyages de l'Indo-Chine, à bord des paquebots de la compagnie des Messageries impériales.

Le trajet de Marseille à Alexandrie est aujourd'hui parfaitement connu. La Méditerranée a été trop souvent explorée dans tous les sens pour avoir gardé aucun mystère. On part de Marseille, le 19 de chaque mois, à 2 heures du soir, et après avoir touché à Messine, on arrive le 26 à Alexandrie, la ville aux deux ports.

Ici s'opère le transbordement.

A peine avez-vous mis le pied sur le quai, que le chemin de fer s'empare de vous.

Un chemin de fer égyptien !

Quelque chose d'étrange, d'inouï, où les conducteurs portent le fez, où la station prin-

cipale s'appelle le Caire, dont le point extrême est le port de Suez, et d'où parfois il vous sera donné de voir passer ces milliers de musulmans fatalistes qui vont à la Mecque ou qui en reviennent.

Vous avez traversé le désert, emporté par une locomotive Crampton, et en moins de 36 heures vous êtes arrivé sur les bords du golfe Arabique.

Là commence réellement le voyage enchanté.

Un paquebot chauffe en vous attendant....

Un grand et superbe navire, — qu'il s'appelle *le Tigre* ou *l'Impératrice*, — dont la force est de 500 chevaux, chiffre normal, et que commande un lieutenant de vaisseau de la marine impériale.

Cent mètres de bout en bout, sur une largeur de 12 mètres au moins.

Tout un monde.

Le Grand-Hôtel flottant !

Et à bord, un personnel d'environ 200 personnes, parmi lesquelles vous remarquerez tout de suite les 53 *Malais*, engagés comme matelots, et les 35 chauffeurs et les 20 *soutiers*, empruntés à la race nègre.

On se ferait difficilement une idée de l'aménagement d'un paquebot de ces grandes lignes, si les inventaires n'étaient là pour en donner la description minutieuse.

A bord du *Tigre*, notamment, on ne compte pas moins de 184 couchettes, réparties ainsi qu'il suit, savoir : 138 dans les 51 cabines de 1re classe, 46 dans les deux *postes* de 2e classe, situés aux faux ponts supérieur et inférieur.

Et si, poussant l'examen plus avant, nous pénétrons dans l'énumération des objets d'armement ou de matériel, des ustensiles ou agrès, des objets d'ameublement ou de cuisine, combien de détails pittoresques n'y

trouvons-nous pas, qui sont comme autant de révélations de cette vie inconnue de la mer! Depuis les 5000 serviettes jusqu'aux 1500 assiettes, depuis le piano qui orne le salon, jusqu'à cet appareil distillatoire qui, quotidiennement, change en eau potable deux mille six cents litres d'eau salée!...

C'est à quatre heures du soir, le 27 de chaque mois, que le paquebot quitte Suez et s'engage dans la mer Rouge....

430 lieues à parcourir, que l'on franchit en six jours, pour arriver à Aden, la ville de la myrrhe et de l'encens!

L'océan Indien se déroule alors devant vous.... L'Inde vous attire, vous partez!...

Chaque jour a son enchantement sur cette route féerique de l'Orient.

Voici Pointe-de-Galles et l'île de Ceylan.

Il y a trente ans, ce n'était qu'un fort; aujourd'hui, c'est un entrepôt considérable où affluent les voyageurs qui se rendent à

Calcutta et en Chine, ou tous ceux qui en reviennent.

Voici Sumatra, l'île aux volcans redoutables, dont les forêts s'emplissent à certaines heures de nuit du rugissement prolongé des tigres.

Singapore !

Pays privilégié, climat tempéré, dont les montagnes recèlent des mines d'argent et d'or, où l'on recueille le camphre, le benjoin et tous les trésors d'un sol fertile.

Plus loin encore, c'est une colonie naissante, déjà puissante et riche. On y respire un air plus libre, votre pied foule une terre généreuse; vous entendez un langage vif et clair; vos regards s'arrêtent sur des couleurs aimées et vous saluez le drapeau de la France !...

Saïgon !

Terre arrosée du sang de nos soldats, et dont leur dévouement a fait une terre française.

Enfin, vous voici à Hong-Kong, le point extrême de la ligne directe où vous retrouvez tout le mouvement d'une ville européenne.

Vous avez accompli un voyage inouï; vous êtes à 2750 lieues de la mère patrie, et il y a à peine cinquante jours que vous avez quitté Marseille !...

Il nous reste à dire quelle position est faite à bord des paquebots à l'agent des postes auquel sont confiées la réception, la conservation et la transmission des dépêches.

Aux termes des cahiers des charges, l'agent des postes a un caractère officiellement reconnu par toutes les personnes du bord, ainsi qu'une autorité exclusive pour tout ce qui concerne le service spécial dont il est chargé.

Une cabine de première classe est affectée à son logement. De plus, un local fermant à clef, contigu à cette cabine, et approprié pour servir de bureau, est disposé d'après les indications qui sont fournies par l'administration des Postes. Un autre local, placé dans un lieu convenable, et fermant également a clef, est affecté au dépôt des dépêches.

Une embarcation est tenue à sa disposition pour les besoins de son service, soit pour aller porter les dépêches à terre, soit pour y aller prendre celles dont il doit effectuer la transmission.

Dans le cas où le bâtiment est forcé, par suite du mauvais temps, de mouiller en rade, l'agent des Postes peut exiger qu'on mette à sa disposition celle des embarcations tenant le mieux la mer. Dans cette circonstance, un officier doit en prendre le commandement.

Comme on le voit, toutes les mesures né-

cessaires ont été prises, et l'on a fait à l'agent qui représente l'administration des Postes une position bien distincte, dégagée de toute ambiguïté dans ses attributions, et qui lui permet, en tout état de choses, d'assurer le service des dépêches.

C'était le moins que l'on pût faire pour celui qu'il est permis de considérer comme le missionnaire à l'étranger de l'industrie et du commerce européens.

Pour apprécier à leur juste valeur les efforts qui ont été tentés en France durant ces dernières années, à l'effet d'étendre et développer nos relations postales, il est utile de montrer l'état des services maritimes établis dans une contrée voisine, dont toutes les préoccupations semblent se porter de préférence vers la marine.

L'Angleterre a été longtemps privée de relations postales à l'extérieur.

Pendant les dix-septième et dix-huitième siècles, une administration parcimonieuse présidait aux services maritimes : quand on avait quelque expédition lointaine à tenter, on nolisait un ou deux navires de commerce et on confiait à leur capitaine la correspondance qu'il s'agissait de porter à destination. Les services maritimes étaient alors placés sous l'autorité du conseil de l'Amirauté, et ils y restèrent jusqu'à l'année 1860.

Vers 1788 seulement, le parlement s'étant inquiété de cet état de choses, une commission fut instituée à l'effet d'examiner la question, et il résulte d'un rapport de cette époque que, pendant les dix-huit dernières années, les dépenses afférentes aux transports des correspondances par mer ne s'étaient pas élevées à plus de vingt-cinq millions de francs, soit à quatre cent mille

francs par an. La commission signalait en outre un grand nombre d'abus qui s'étaient introduits dans ce service, et elle concluait à ce que le gouvernement en livrât l'exploitation à l'industrie privée, par voie d'adjudication.

Malheureusement, on ne tint aucun compte de ces observations ; le service continua de fonctionner comme auparavant, sans que la sollicitude des gouvernants s'inquiétât d'aider à son développement, se contentant d'assister à la faible extension qu'il recevait de la force même des choses.

C'est ainsi que nous voyons la dépense de ce service s'élever en 1810 à 2 millions 600 000 francs, et en 1814 à 4 millions.

Mais cette situation ne pouvait se prolonger plus longtemps, et à peine sorti des difficultés que lui avaient suscitées les guerres de l'Empire, le gouvernement britannique se préoccupa d'utiliser pour ses

transports maritimes l'invention récente encore de la vapeur.

En 1818, un échange de correspondances a lieu entre Greenock et Belfast, avec l'aide du *Rob-Roy*, premier bâtiment à vapeur dont il ait été fait usage.

Trois ans plus tard (1821), l'Amirauté pressent tout le parti que l'on peut tirer de cette marine nouvelle; des expériences sont ordonnées, et bientôt après, six paquebots à vapeur sont attachés aux deux stations de Holy-Head et de Douvres, la première pour l'Irlande, la seconde pour le continent[1].

1. Nous croyons devoir placer ici, pour l'édification de ceux qui nous lisent, le document suivant, que nous trouvons dans un livre de 1826, auquel nous avons déjà fait quelques emprunts.

Rien n'est plus curieux que ces études rétrospectives, comme nous le disions dans le cours de cet ouvrage, l'examen du passé doit nous rendre indulgent pour le présent et plein de confiance en l'avenir.

« Quelles ressources l'Angleterre n'a-t-elle pas retirées des machines à vapeur, perfectionnées par James

C'était un premier pas; mais quoique l'auteur anglais auquel nous empruntons

Watt, qui en fit la première expérience en 1790. — Ce procédé avait été appliqué à la navigation, et les bâtiments qui transportent les dépêches sont des bateaux à vapeur. Le trajet de Douvres à Calais se fait ordinairement en trois heures. — Les paquebots à vapeur sont de jolis bâtiments, du port de 60 à 80 tonneaux, qui abordent en France, en Allemagne, en Hollande.

« M. Harrisson Wilkinson est auteur d'un projet qui, s'il réussit, promet des avantages incalculables pour la grande navigation, en employant la machine à vapeur perfectionnée par Perklin, qui n'exige qu'une très-petite quantité de charbon. Il pense qu'on *pourrait communiquer facilement avec les Indes orientales* par le cap de Bonne-Espérance, où l'on établirait un dépôt de combustibles. Mais son PRINCIPAL BUT *est d'y arriver* en trente et un jours *par la Méditerranée* et de donner à ses paquebots la régularité du courrier.

Voici le chemin qu'il trace et les calculs qu'il forme sur la durée du trajet :

	Milles.	Jours.
De Plymouth à Gibraltar...........	1200	5
De Gibraltar à Rosette.............	2170	9
De Rosette au Caire................	110	1
Du Caire à Suez (par terre).........	70	2
De Suez à Bombay (par la mer Rouge).	3300	14
	6850	31

Cette idée a pris de nouveaux développements, et

une partie de ces détails, paraisse persuadé qu'à partir de cette époque les services maritimes augmentèrent graduellement en Angleterre, cependant, nous ne trouvons trace d'un véritable mouvement de développement qu'en l'année 1833, c'est-à-dire douze années après que le premier jalon eut été posé sur cette voie de progrès.

1833 marque le commencement d'un nouvel essor qui désormais ne doit plus se ralentir.

On traite avec les compagnies privées, et les subventions offertes s'élèvent successivement et atteignent des proportions convenables.

En 1833, traité, avec la compagnie Mona-

l'on pense sérieusement à la réaliser pour établir, par un moyen si commode, une communication entre l'Angleterre et ses colonies de l'Inde. »

Ceci se préparait en 1826; — c'est plus de vingt ans après que le projet entrait dans le domaine de l'exécution.

Island, pour un service à effectuer deux fois par semaine, entre Liverpool et Douglas (île de Man).

Peu après, service sur Rotterdam et Hambourg, concédé moyennant 17000 l. st. ou 935000 fr.

En 1839, traité, avec la compagnie Cunard, pour un service bi-mensuel sur Halifax, moyennant une subvention de 60000 livres, ou 1 500 000 francs.

Enfin, des exploitations postales s'établissent sur toutes les lignes aujourd'hui desservies par l'industrie française.

Actuellement, les grandes compagnies de navigation transatlantique subventionnées par le gouvernement anglais sont au nombre de *dix*, dont les noms suivent :

Compagnie Royal Mail steam Packet : lignes des Indes occidentales aboutissant à Aspinwal ; ligne du Brésil.

Compagnie Pacific steam navigation : li-

gnes de Panama au Callao et Valparaiso, en correspondance avec la ligne de *Royal Mail.*

Compagnie British and North American Royal Mail : lignes des États-Unis ; lignes d'Halifax aux Bermudes, à Saint-Thomas et à Terre-Neuve.

Compagnie Péninsulaire et Orientale : ligne de Southampton à Gibraltar et Alexandrie, lignes de Marseille à Alexandrie, Aden, Ceylan, Calcutta, Bombay, Hong-Kong, Shang-Haï ; ligne de Pointe-de-Galles à Sydney ; ligne d'Aden à Maurice et les Seychelles.

Compagnie... : ligne de Plymouth au cap de Bonne-Espérance et Port-Natal.

Compagnie African : ligne de Plymouth à la côte occidentale d'Afrique[1].

Ajoutons aux renseignements qui précèdent quelques détails succincts sur les services postaux des États-Unis.

1. *Les Services transatlantiques en Europe et aux États-Unis*, par E. B. Le Beuf.

Deux compagnies principales sont en possession de ces exploitations et mettent en communication presque permanente la Californie et New-York, l'une faisant le service de San Francisco à Panama, l'autre entre Chagres (Aspinwal) et New-York.

La première s'appelle *the Atlantic and Pacific steam-ship company*, la seconde *the Pacific Mail steam-ship company*.

Ces services, peu fréquentés dans l'origine, ont acquis, depuis la découverte des gisements aurifères en Californie, une importance capitale.

Une troisième exploitation, *the Oregon and California steam-ship company*, n'est guère qu'une sorte de prolongement de la *Pacific Mail*. Son port d'attache est San Francisco, et ses paquebots, au nombre de cinq, desservent l'Orégon, le territoire de Washington, l'île Vancouver, etc., d'une part, et, d'autre côté, les ports mexicains

sur le Pacifique, San Blas, Mazatlan, Acapulco.

En dehors de ces lignes, les États-Unis entretenaient des entreprises chargées de desservir les côtes américaines de l'océan Atlantique et de la mer des Antilles ; mais, comme on le devine, tous ces services ont dû cesser de fonctionner depuis la guerre, et il nous est impossible de dire à cette heure s'ils ont repris leurs voyages réguliers.

La flotte postale de la Grande-Bretagne comptait, en 1863, 96 bâtiments à vapeur, représentant une force totale de 36 000 chevaux et 140 000 tonneaux.

Le plus grand et le plus puissant des vaisseaux de cette flotte est le navire à hélice *le Scotia*, de la force de 1000 chevaux et jaugeant 3871 tonneaux.

Il appartient à la compagnie *Cunard*.

La dépense des divers services exploités s'élève à 25 millions, sur lesquels la Com-

pagnie péninsulaire et orientale prélève à elle seule une somme de six millions, pour les lignes de l'Inde et de la Chine.

Les équipages réunis des paquebots en service comprennent un personnel d'environ 8000 hommes, officiers compris.

En outre, 33 officiers empruntés à la marine royale, et entretenus par l'office des postes, sont employés sur quelques-uns des paquebots, et notamment sur ceux qui naviguent le long des côtes occidentales d'Afrique.

Ils exercent une mission de surveillance sur les incidents de la navigation, et tiennent note de tout ce qui leur paraît de nature à intéresser le service des correspondances.

Une autre classe d'employés est attachée à l'exploitation des lignes de l'Amérique du Nord, de celles de l'Inde et de l'Australie. Ce sont eux qui sont chargés, en cours de

voyages, du tri des lettres, de la réception des dépêches, et de leur réexpédition sur leur destination respective.

Ces employés sont au nombre de 28.

Sur tous les navires où il n'y a pas d'agent embarqué, en Angleterre comme en France, c'est le commandant qui devient responsable des dépêches, au même titre qu'un agent des Postes.

Jusqu'en 1859, les services britanniques sont restés placés sous l'autorité du conseil de l'Amirauté. Mais depuis le 1er avril 1860, en vertu de dispositions spéciales, le contrôle général en a été remis aux autorités de la poste.

L'exploitation des différentes lignes de navigation postale est actuellement et *sans exception* livrée à l'industrie privée, par voie d'adjudication.

Quand un service devient vacant, pour une cause ou pour une autre, des affiches

sont placardées dans tous les offices des trois royaumes, et les personnes désireuses de soumissionner sont invitées à se présenter au General-Post-Office.

Presque tous les contrats passés avec les compagnies concessionnaires sont résiliables à la volonté de l'administration, à la seule condition pour celle-ci de prévenir les parties intéressées une année d'avance.

Aux termes d'une disposition récente, les colonies ont été appelées à concourir au payement de la dépense occasionnée par les services qui les desservent.

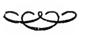
C'est ainsi que l'Australie et la Compagnie des Indes concourent pour 3 millions au payement de la subvention consentie au profit de la Compagnie péninsulaire et orientale.

Comme on le voit, l'état des relations internationales créées par le gouvernement

britannique n'a rien que la France puisse envier à ses voisins.

L'institution des services maritimes remonte, chez nous, à peine à trente années, et déjà notre flotte est égale en nombre à celle de nos devanciers, et il n'est pas une contrée visitée par nos alliés où ne se montre également le drapeau de la France.

De pareils résultats n'ont pas besoin de commentaires.



CONVENTIONS POSTALES.

Il y a deux manières d'envisager la Poste : soit qu'elle ne représente qu'une institution locale, destinée à faciliter les échanges des correspondances entre les provinces d'un même empire; soit que, se proposant un but plus élevé, elle se préoccupe d'aider au développement des relations que la politique et l'industrie cherchent incessamment à établir entre les divers pays du globe.

Considérée sous le premier rapport, cette institution n'offre d'intérêt que par les trans-

formations multiples qu'elle subit, et dans lesquelles il est curieux de suivre les tâtonnements souvent timides de l'esprit du progrès; mais envisagée au second point de vue, elle prend tout à coup les proportions d'une véritable étude philosophique, et l'histoire de ses efforts durant les derniers siècles peut être considérée à bon droit comme le récit le plus saisissant des évolutions de la civilisation moderne.

Le temps n'est plus, comme le disait M. Vandal, que nous citerons souvent, où les nations, obéissant à un esprit d'égoïsme étroit, s'efforçaient à limiter leurs relations à l'intérieur et repoussaient aveuglément tout progrès qui venait du dehors. Ces préjugés barbares ont disparu, les frontières tendent à s'effacer, et le siècle qui a vu s'achever deux chemins de fer dont l'un franchit les Pyrénées, dont l'autre perce le mont Cenis, est appelé à favoriser bien d'autres

manifestations dans l'ordre des intérêts généraux.

Autrefois, sur les grandes voies dont le génie romain a doté les Gaules, les géomètres plaçaient de loin en loin des colonnes milliaires destinées à marquer les distances d'un point à un autre.

Nous faisons aujourd'hui ce que faisaient les géomètres de la ville aux sept collines, et bien que le résumé qui va suivre n'ait pas la prétention d'être une étude, il aura du moins ce mérite de servir de point de repère à ceux qui voudront se rendre un compte exact des conquêtes morales accomplies depuis l'origine des conventions postales.

L'histoire des relations postales de la France avec les différents États de l'Europe ou du monde peut se circonscrire entre deux dates principales, 1630-1863, qui déterminent d'une manière précise et le commencement des échanges internationaux dans le

passé, et l'état d'expansion et de développement de ces mêmes échanges dans les temps modernes.

1630 est la date du premier traité dont nos archives aient gardé une trace officielle. 1863 est la date d'une sorte de congrès postal tenu à Paris, à l'hôtel de la rue Jean-Jacques-Rousseau, et dans lequel un grand nombre de puissances étrangères ont tenu à honneur de se faire représenter.

Les communications par la voie de la poste entre la France et l'étranger sont généralement réglées par des actes diplomatiques qui portent le nom de Conventions postales.

L'Espagne est, paraît-il, le premier pays dont les relations avec la France aient fait l'objet de traités spéciaux.

Un édit de Louis XIII, du mois de mai 1630, portant création de trois offices de maîtres des courriers pour les dépêches

étrangères, donne pouvoir auxdits maîtres des courriers de renouveler les traités faits avec les généraux et courriers-majors des postes d'Espagne, de Flandre et d'Angleterre. Malheureusement les originaux de ces traités ne sont pas venus jusqu'à nous; ils ont été perdus, et nous ne pouvons apprécier sur quelles bases ils avaient été conclus.

En 1663, M. de Nouveau étant mort en perte d'office, la charge de surintendant général des postes et relais de France qu'il exerçait fut donnée au marquis de Louvois, et parmi les améliorations qui sont dues au célèbre ministre, les plus importantes, et les moins connues cependant, sont celles qu'il a réalisées au moyen des traités qu'il était parvenu à négocier et à conclure avec les Postes de plusieurs États voisins de la France.

Du reste, comme le roi avait donné au marquis le produit des taxes applicables

aux correspondances de et pour l'étranger, les négociations de l'espèce touchaient trop directement à ses intérêts personnels pour qu'il n'y apportât pas tout le zèle convenable.

A cette époque, le service des postes en Espagne était exploité, non pour le compte du gouvernement espagnol, mais pour celui des courriers-majors, dont l'institution remontait à Philippe dit le Beau. Par suite de cette organisation, les Postes de France, au lieu d'avoir à traiter avec une seule administration pour toute l'Espagne, se trouvaient dans la nécessité de prendre des arrangements particuliers avec chacun de ceux des courriers-majors dont le service aboutissait à la frontière française[1].

Le 26 juillet 1670, un traité fut donc si-

1. Les suppressions des charges de courriers-majors et la centralisation du service des postes en Espagne ne furent opérées que sous le règne de Philippe V.

gné à Paris par le marquis de Louvois et par le sieur Giovo, porteur des pleins pouvoirs de don Domingo de Assauza, lieutenant des courriers-majors du roi d'Espagne en Italie, Flandre et autres pays, et de Charles Cittadini, général des Postes de l'État de Milan et courrier-major de Sa Majesté Catholique entre Milan et Rome.

Si incomplet que fût ce traité, les conditions d'échange qu'il stipulait continuèrent à régler les rapports entre les Postes de France et celles d'Espagne, et ces conditions furent successivement renouvelées jusqu'au mois de décembre 1696.

Jusqu'alors les communications entre Paris et Madrid n'avaient lieu que *tous les quinze jours*, au moyen des courriers qui convoyaient, à travers la France, les dépêches de l'Espagne pour la Flandre espagnole, *et vice versa*. Mais un prince français venait de monter sur le trône d'Espagne,

des relations plus fréquentes allaient s'établir entre les deux cours, et faire ressortir l'insuffisance des moyens de communication en usage. Les offices de France et d'Espagne furent invités en conséquence à prendre les dispositions nécessaires pour augmenter le nombre des ordinaires entre les deux pays et un nouveau traité ne tarda pas à être conclu.

Il porte la date du 24 septembre 1701, et dispose :

Qu'indépendamment du courrier qui se rendait tous les quinze jours de Flandre en Espagne et d'Espagne en Flandre, il serait établi un second courrier qui partirait de la France pour l'Espagne et de l'Espagne pour la France.

Le point où les courriers français devaient rencontrer les courriers espagnols, pour l'échange des malles, était Oyarsun près Irun.

Aux termes de ce même traité, les courriers espagnols partaient :

1° D'Oyarsun, le lundi à 2 heures de l'après-midi, pour arriver à Madrid, le vendredi suivant à la même heure;

2° De Madrid, le samedi à midi, pour arriver à Oyarsun le mercredi suivant à 10 heures du matin.

Le trajet entre ces deux points demandait donc 96 heures[1].

Malheureusement ces améliorations, dues à un heureux concours de circonstances exceptionnelles, devaient être singulièrement compromises par les événements qui allaient se produire.

C'est d'ailleurs le propre des conventions internationales de subir les variations qui se manifestent dans l'esprit des gouver-

1. Aujourd'hui, le service quotidien entre Irun et Madrid s'effectue en 20 heures.

nements contractants, et de devenir fécondes ou de rester stériles, selon les tendances des époques ou la pente des siècles[1].

Pendant longtemps, ce fut moins une pensée généreuse qu'une préoccupation d'égoïste exclusion qui présida à la rédaction des traités postaux; ce n'était pas l'intérêt de la civilisation que l'on cherchait à servir, c'était bien plutôt, c'était uniquement l'intérêt étroit et jaloux d'une nation que l'on tentait de faire prévaloir.

Ainsi les traités dont nous venons de parler, traités qui avaient eu principalement pour objet d'assurer les communications, par la voie de la France, entre l'Espagne et ses possessions de Flandre et d'Italie, furent

1. Il ne faut pas oublier qu'en 1811 les relations politiques ayant été suspendues entre la France et l'Angleterre, des ordres furent donnés dans chacun des deux pays pour que la correspondance provenant du pays ennemi fût impitoyablement brûlée!...

bientôt suspendus par la guerre dite de Succession, et plus tard annulés de fait par les traités de paix d'Utrecht et de Rastadt.

On chercha bien, il est vrai, à diverses reprises, en 1713, en 1796, en 1802, en 1806, à renouer les relations interrompues, mais les convenances de famille, les intérêts de parenté qui les avaient provoquées n'existaient plus; mille obstacles politiques vinrent, en outre, s'opposer à la conclusion de nouveaux traités, et ce ne fut qu'en 1849 que les deux gouvernements parvinrent enfin à s'entendre et à signer une convention.

Que d'essais, que de tâtonnements, de démarches, de tentatives pour arriver à ce résultat!

Pour s'en convaincre, pour se faire une idée exacte du chemin parcouru sur la route du progrès, il suffit de se rappeler quels ordinaires reliaient alors la France avec l'étranger.

Ils étaient peu nombreux.

Le courrier pour Londres, après avoir été longtemps hebdomadaire, partit de Paris deux fois par semaine à dater de 1692. Le bureau d'où il était expédié se trouvait rue aux Ours, et les départs avaient lieu les mercredis et samedis.

Le courrier pour Rome partait du bureau principal situé rue Saint-Jacques, le vendredi de chaque semaine. Ce courrier, après avoir desservi la Savoie et les États de l'Italie, correspondait, dit-on, avec Naples, Malte et Constantinople.

Le mardi, partait du même bureau l'ordinaire de Genève, qui entretenait des ramifications avec la Suisse, la Valteline, le pays des Grisons et les États de Venise.

Ces divers courriers étaient établis surtout au point de vue du service des voyageurs. On confiait, il est vrai, les correspondances aux conducteurs, mais quelle sécurité

pouvaient offrir ces agents pour la transmission des lettres qui leur étaient remises?

Il y a trente ans à peine que le nombre des offices étrangers avec lesquels l'administration des Postes de France entretenait des relations directes, en vertu de conventions diplomatiques, ne s'élevait qu'à huit. C'étaient l'Angleterre, l'Autriche, Bade, la Bavière, les Pays-Bas, la Prusse, la Sardaigne et la Tour et Taxis, c'est-à-dire des pays limitrophes de la France, avec lesquels les échanges commerciaux étaient fréquents et les rapports sociaux forcés.

Croirait-on aujourd'hui, au milieu de ce dix-neuvième siècle si fier de son expansion intellectuelle et économique, si jaloux de ses conquêtes morales et de ses merveilleuses inventions, croirait-on qu'en 1830 la France n'entretenait de rapports de poste ni avec la Grèce, ni avec la Suède ou les États-Unis, ni

même avec l'Espagne et la Suisse qui étaient à sa porte?

Hâtons-nous d'ajouter que depuis nous avons fait un grand pas dans cette voie naguère si bornée; ce sera la gloire la plus profitable de l'Empire, ce sera surtout l'honneur des hommes qui l'ont représenté, d'avoir dans ces dernières années largement aidé à la civilisation du monde entier, en provoquant, ou en facilitant le développement des relations postales sur tous les points du globe.

Pour ne parler que des six dernières années qui viennent de s'écouler entre 1860 et 1866, dix-huit traités diplomatiques (Conventions principales ou Conventions additionnelles) ont été conclus avec différents gouvernements ou offices étrangers, et, pendant la même période, quarante-huit traités concernant exclusivement les rapports de poste entre la France et les pays étran-

gers ou les colonies, ont été promulgués.

Il n'est pas inutile de mettre en lumière l'esprit des dispositions ou l'utilité des principales modifications que les traités nouveaux ont consacrées.

En 1860, les objets qui pouvaient être échangés avec l'extérieur par la voie de la poste étaient exclusivement :

Les lettres ordinaires;

Les lettres chargées;

Les échantillons de marchandises;

Les imprimés.

A ces différentes catégories, les conventions nouvelles ont ajouté : les lettres chargées contenant des valeurs déclarées; les papiers de commerce ou d'affaires.

En outre, le service des mandats de poste, qui était autrefois intérieur, est devenu, comme celui de la correspondance, interna-

tional avec l'Italie, la Suisse, la Prusse et la Belgique.

Il faut reconnaître dans ces résultats obtenus l'influence des tendances libérales des gouvernements modernes.

Cette manière plus *humaine* de comprendre les intérêts des peuples a reçu d'ailleurs une consécration quasi officielle, lorsque, le 11 mai 1863, les représentants de presque toutes les administrations postales du monde civilisé se sont réunis à l'hôtel de la rue Jean-Jacques-Rousseau, à l'effet d'étudier les changements à introduire dans le service des communications internationales.

L'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, les États-Unis, la Grande-Bretagne, l'Italie, le Portugal, la Prusse, les îles Sandwich, la Suisse, les villes anséatiques avaient envoyé des commissaires à ce congrès postal, et, bien que ces représentants fussent sans pouvoir pour discuter et

régler certains faits pratiques qui appartenaient au domaine de la négociation diplomatique, ils ont pu du moins se rapprocher momentanément dans une entente commune, proclamer certains principes généraux et préparer ainsi les éléments d'un code international de la poste.

L'avenir recueillera sans aucun doute les fruits de cette tentative; mais si l'on trouve dans les conventions conclues depuis cette date du 11 mai 1863 une appréciation plus équitable du service rendu, une réciprocité postale plus étroite, enfin une tendance commune vers l'uniformité de poids si souvent réclamée, il est juste de reporter en partie l'honneur de ces conquêtes à la Commission internationale des Postes.

L'ensemble des modifications introduites a fait sentir son influence, et le mouvement de la correspondance avec l'étranger a suivi

un accroissement notable qu'il est important d'indiquer ici.

Ainsi, en 1860, le produit de la correspondance étrangère s'élevait à près de 14 millions de francs; en 1865, il atteignait le chiffre de 15 millions.

Les États qui ont pris la part la plus active au développement de cette nature de produits *sont ceux avec lesquels des conventions ont été passées*, et tout particulièrement l'Angleterre, la Prusse, la Suisse et l'Italie. — La correspondance entre la France et les États-Unis est la seule qui ait présenté une certaine diminution; mais cette diminution a son explication dans le ralentissement des affaires et l'interruption des communications postales pendant la guerre.

On a pu voir par ce résumé très-succinct du développement de nos relations postales avec l'extérieur combien sont lentes et difficiles les conquêtes de la civilisation, combien

d'intérêts contraires arrêtent souvent l'essor du progrès, et quelle persévérance est nécessaire à celui qui poursuit le noble but des améliorations sociales.

Nous voudrions, en finissant, dire quelques mots sur nos établissements de poste à l'étranger.

On sait que dans un grand nombre de pays avec lesquels nous entretenons des relations diplomatiques, mais qui ne sont pas pourvus d'administration postale fonctionnant régulièrement, la France a établi certains offices dont la direction est confiée à des agents français; c'est ainsi que nous possédons aujourd'hui des bureaux de poste dans les principales stations du Levant, à Alexandrie, à Smyrne, Constantinople, à la Vera-Cruz et jusqu'à Shang-Haï même. Ces offices ont une utilité qu'il n'est pas besoin de faire ressortir; ils servent les intérêts de nos nationaux à l'étranger, éclairent les gouver-

nements qui les tolèrent sur les bienfaits que l'on en peut retirer, et sont, à ce double point de vue, le complément indispensable de nos agences diplomatiques.

Ces établissements ont tous les caractères d'une institution moderne. Il semble qu'ils soient nés d'hier, sous l'influence d'une double aspiration politique et civilisatrice; on dirait des sentinelles intelligentes que le dix-neuvième siècle a jetées en avant sur la route de l'avenir, création originale, à coup sûr, féconde, neuve, d'où se dégage un certain air d'imprévu et de fantaisie.

Hélas! il n'y a rien de nouveau sous le soleil, et il est heureux que le dix-neuvième siècle soit assez riche pour se passer de cette gloire!...

Nous sommes obligés de confesser que les bureaux de poste à l'étranger ne datent pas d'hier.

Dans un temps qui est bien loin de nous, alors que le successeur de saint Pierre dépassait de sa tiare toutes les têtes couronnées de l'Europe, alors que Rome était bien vraiment la capitale du monde civilisé, la plupart des princes chrétiens entretenaient dans la ville sainte des agents chargés de recevoir et expédier ou faire distribuer toutes les dépêches qui leur étaient remises. La Sardaigne, la France, l'Espagne y avaient chacune un bureau spécial, et, d'après des documents certains, nous pouvons affirmer que le bureau français, notamment, y fonctionnait encore en 1818.

Quelles étaient les attributions de ces établissements, de quelle nature était le service qu'ils effectuaient, dans quel rayon, étendu ou restreint, exerçaient-ils leur action? C'est ce qu'il nous serait impossible de préciser. Quoi qu'il en soit pourtant, il est constant que l'institution existait dès le seizième

siècle, et l'idée des offices que nous entretenons actuellement à l'étranger était bien évidemment en germe dans les bureaux de poste de Rome.



FRANCHISES.

Le régime des franchises constitue l'une des charges les plus considérables du service des postes.

On sait que l'office français est tenu de transporter gratuitement toutes les correspondances, dites *de service*. Le principe de la franchise postale date de Louis XI; un édit du 19 juin 1464 s'exprime ainsi:

« Et quant aux paquets envoyés par ledit seigneur ou qui lui seront adressés, lesdits maîtres coureurs seront tenus de les porter

en personne, sans aucun délai, de l'un à l'autre, sans en prétendre aucun payement. »

Il y a loin de cette franchise, toute personnelle au souverain, à ce qui se passe de nos jours.

Aujourd'hui, tous les fonctionnaires de l'Empire correspondent en franchise avec leurs supérieurs, avec leurs subordonnés et avec un grand nombre de leurs collègues; le *Manuel des Franchises* est un volume énorme, et il contient la désignation d'environ 120 000 fonctionnaires jouissant de certaines immunités postales. Ce chiffre semblerait de nature à satisfaire largement aux besoins de l'administration publique, et néanmoins l'administration des postes est assaillie de demandes tendant à obtenir des immunités nouvelles. Il n'est pas de société savante, de société de bienfaisance, de comice agricole, de réunion ayant un caractère plus ou moins utile, qui ne de-

mande et n'obtienne la franchise pour les innombrables publications qu'elle répand autour d'elle, et c'est un fait d'observation constante que chaque franchise nouvelle engendre un abus. Ce n'est plus la correspondance seule qui circule en franchise, ce sont des ballots d'imprimés, des registres, des plans de grande dimension enroulés sur des bâtons, des livres soumis aux lois qui régissent le colportage, et jusqu'à des écharpes municipales, et des pains de munition. Certains fonctionnaires, même parmi les plus haut placés, ont émis la prétention d'envoyer en franchise leurs invitations personnelles, et l'administration des postes est désarmée de tout moyen de surveillance vis-à-vis de transmissions qui renferment souvent des objets qui n'ont pas droit à l'immunité; la plupart des objets circulent sous enveloppe, et l'inviolabilité due au secret des correspondances ne permet aucun con-

trôle. Si un agent des postes essaye quelques observations timides au sujet des fraudes auxquelles il assiste journellement, il s'expose aux impatiences, aux rancunes de fonctionnaires plus puissants que lui, l'intérêt public est invoqué pour couvrir des abus tout personnels, les agents se découragent, et le mal va chaque jour en grandissant.

Nous n'exagérons rien, en disant que le mouvement de cette nature de correspondances s'est augmenté de 76 pour 100 dans les cinq dernières années.

Vivement préoccupée de cette situation, l'administration a prescrit en 1862 une enquête ayant pour but de constater l'étendue de cette circulation qui n'acquittait aucune taxe; et voici les résultats de cette enquête:

	Nombres.	Poids.	Taxe fictive.
Lettres...	46 590 936	2 966 060	38 996 654
Imprimés.	25 461 991	2 166 821	2 372 808
Totaux...	72 052 927	5 132 881	41 369 462

Ainsi, l'administration aurait transporté, en 1862, 72 millions de paquets, pesant ensemble plus de 5 millions de kilogrammes, et représentant, au tarif des objets affranchis, une taxe totale de 41 millions.

En 1865, le nombre des contre-seings ayant dépassé 100 millions, il est permis d'estimer que les chiffres ci-dessus se sont accrus d'environ 40 pour 100 en 3 ans, et, dès lors, on doit supposer que les objets circulant aujourd'hui en franchise par la poste, et s'élevant à plus de 100 millions, pèsent 7 millions de kilogrammes et représentent une taxe de 56 millions de francs.

Telle est approximativement l'importance de la franchise administrative ; telle est l'étendue du service rendu par l'administration des postes à l'agence gouvernementale.

Sur cette masse d'objets transportés en exemption de taxe, quelle est la somme de l'abus, c'est-à-dire, des correspondances

circulant en franchise sans avoir droit à l'immunité, ou des volumes et imprimés qui pourraient être transportés par la voie des chemins de fer ou des voitures publiques? c'est ce qu'il serait impossible de déterminer avec précision. Mais, d'après le témoignage des agents les plus expérimentés, on estime que l'abus égale la moitié de la masse totale, et cette évaluation n'a rien d'exagéré. Il convient, en outre, de ne pas perdre de vue que la masse des objets transportés en franchise est une cause permanente de trouble et d'embarras pour le transport des lettres, transport qui constitue le premier et le plus important service de l'administration des postes.

Cette servitude de l'administration vis-à-vis d'un abus est d'autant plus douloureuse que les offices étrangers tendent à s'en affranchir ; la franchise postale a cessé d'exister en Angleterre et en Espagne : dans le

premier pays, depuis 1840; dans le second, depuis 1851. La correspondance officielle relative au service de l'État est soumise, sans aucune exception, au régime de la taxe dans le Royaume-Uni, mais le payement de cette taxe n'implique pas une charge personnelle : les frais de cette correspondance sont annuellement votés par le parlement dans les proportions jugées nécessaires pour le service de chaque département ministériel, et le contrôle parlementaire arrête naturellement l'abus : la reine de la Grande-Bretagne a elle-même son compte ouvert au post-office.

Le régime de l'Espagne est à peu près analogue au régime anglais. Depuis 1851, l'affranchissement de la correspondance s'opère au moyen de timbres-poste, de forme et de couleur différentes de ceux à l'usage des particuliers, et remis aux différents départements ministériels.

En Prusse, en Belgique et en Italie, le régime des franchises est à peu près le même qu'en France, mais ce régime est protégé par des prescriptions sévères et rigoureusement appliquées qui ont pour objet de prévenir l'abus : au nombre de ces prescriptions, il en est une à laquelle il est douteux qu'aucun fonctionnaire français voulût obéir, c'est celle qui ordonne que les lettres placées sous enveloppe fermée ne seront admises au bénéfice de la franchise qu'après avoir été cachetées au bureau d'origine en présence du préposé de ce bureau, lequel est tenu de constater de sa main, sur la suscription, que la dépêche ne contient que des objets de service.

Depuis l'enquête de 1862, le gouvernement a déféré la question de la révision de la législation sur les franchises à la section des finances du conseil d'État, et l'administration des postes a soumis le projet d'une

réforme complète, imitée des réformes anglaise et espagnole, c'est-à-dire, qu'elle propose d'abolir complétement le régime des franchises et d'ouvrir à chaque département ministériel un compte fictif qui serait annuellement soumis au contrôle du Corps législatif. Mais ce projet a soulevé les plus vives réclamations de la part des différentes autorités intéressées dans la question, et le projet a été sinon abandonné, du moins momentanément délaissé. Il est vivement à désirer que l'étude de la question soit reprise, d'une part, pour faire cesser des abus qui sont une cause permanente de troubles pour la manipulation postale, d'autre part, pour faire rentrer au trésor des recettes dont il est illégalement frustré.



BUREAU DES REBUTS.

Vers l'année 1837, il y avait, en garnison à Saint-Pol-sur-Ternoise, département du Pas-de-Calais, un honnête soldat du nom de Goraud, qui, dans le cours des sept années qu'il venait de passer au service, n'avait jamais pu atteindre le grade de caporal.

Il aimait son métier cependant; mais il ne savait ni lire ni écrire, et, comme ce défaut d'instruction ne lui permettait guère d'aspirer à ce bâton de maréchal que longtemps il avait cru porter dans sa giberne,

il tourna un regard mélancolique vers le pays qu'il avait quitté, et se prit à rêver aux joies paisibles du foyer de la famille.

Il y avait là-bas, bien loin, dans un coin ignoré de la Provence, tout un groupe d'êtres chèrement aimés qu'il n'avait pas oubliés.

Sa mère d'abord.

Pauvre vieille sexagénaire, qui plusieurs fois lui avait fait écrire des lettres attendries et tristes, dont la lecture lui avait arraché bien des larmes.

Puis un frère plus jeune que lui, qu'aux termes de la loi il avait exempté du service : ce frère s'était marié ; il avait une femme, des enfants....

Puis enfin, une autre image un peu effacée, mais encore vivante, celle d'une jeune fille dont on lui parlait quelquefois dans les lettres qu'il recevait, et qui se souvenait de lui toujours....

La nostalgie s'empara de son esprit; un nouveau sentiment se fit jour à travers ses rêveries, et il n'eut plus qu'une pensée, qu'un désir, qu'une ambition :

Retourner au pays.

C'était facile.

Il avait payé largement sa dette à l'État, s'était toujours conduit de manière à satisfaire ses chefs les plus exigeants : il n'avait qu'à demander sa libération pour l'obtenir immédiatement.

Mais au moment même où il allait réussir dans ses démarches, et atteindre le but vers lequel il tendait désormais de tous ses efforts, une lettre de son frère vint tout à coup changer toutes ses résolutions.

Lettre terrible et qui faisait une immense douleur de toutes les joies qu'il s'était promises.

On lui apprenait que sa mère était malade, que l'épizootie avait décimé les bes-

tiaux de son frère, qu'enfin la misère et le malheur menaçaient tous ces êtres au milieu desquels il avait formé le projet d'aller vivre et se reposer.

Le pauvre soldat demeura terrifié à cette lecture : il pleura amèrement sur ses rêves brisés et hésita un moment sur ce qui lui restait à faire.

Mais son accablement fut de courte durée; il reprit bientôt possession de lui-même et se redressa prêt à la lutte et au devoir.

Une force nouvelle, inattendue, était née de son profond amour filial.

Le lendemain donc, il alla trouver un agent de remplacement militaire, et, quelques jours plus tard, il recevait une somme de 1500 francs en échange d'un nouvel engagement qui le liait envers l'État pour sept autres années.

Nous n'avons pas besoin d'ajouter que le jour même il expédiait les 1500 francs à

son frère en lui annonçant qu'il partait pour l'Algérie, où se trouvait le régiment auquel il allait appartenir.

Trois mois s'écoulèrent à la suite de cet envoi, sans qu'il reçût aucune nouvelle du pays.

Cependant, il ne songea pas tout d'abord à s'effrayer de ce silence; mais, craignant que sa mère ne fût plus malade, ou qu'un malheur n'eût frappé son frère, il se décida à écrire une seconde fois à ce dernier.

Il lui raconta ce qu'il avait fait, lui dit ses inquiétudes, et le pria de ne pas tarder plus longtemps à le rassurer.

La réponse ne se fit pas attendre.

Son frère lui apprenait que sa mère était rétablie et qu'il n'avait plus à craindre pour ses jours. Il lui faisait connaître, en outre, que les mois qu'il venait de traverser avaient été bien durs, qu'il était presque ruiné, qu'il serait contraint peut-être de quitter le

pays; mais il s'empressait d'ajouter qu'avec du travail et l'aide de Dieu il espérait sortir enfin de ces cruelles épreuves. Quant au prétendu envoi d'argent, il annonçait laconiquement n'avoir rien reçu.

Notre soldat éprouva une impression pénible de cette lettre. Il y régnait un ton singulier qui n'était pas habituel à son frère : sous cette froideur calculée, il crut deviner que l'on doutait de lui, et le rouge de la honte lui monta au visage.

Il ne s'arrêta pas là.

Par une de ces évolutions familières à l'esprit humain, le malheureux passa successivement de la honte au dépit, du dépit à la colère, et emporté sur une pente plus rapide encore, il arriva bientôt de la colère au soupçon !

Tout est possible....

L'envoi avait été fait par lettre ordinaire ; le détournement était facile, sans danger....

Il en conclut que son frère s'était laissé tenter, et qu'il avait pu s'approprier les 1500 francs qu'il déclarait ne pas avoir reçus.

Sous l'inspiration de ces suppositions mauvaises, il rédigea une lettre violente, cruelle, sans mesure, et l'expédia aussitôt, sans même vouloir qu'on la lui relût.

Le lendemain il partait pour une expédition lointaine.

Il était sombre, découragé, las de vivre.

A la première affaire qui se présenta, il se jeta au milieu des ennemis, et pendant plusieurs heures il chercha la mort avec une sorte de frénésie.

Les balles ne frappent pas ceux qui vont au-devant d'elles, dit un poëte arabe.

Il cherchait la mort sur le champ de bataille.... C'est la croix d'honneur qu'il y trouva!

Hélas! un mois auparavant, cette distinction l'eût rendu fou de joie.

A cette heure, tout lui était indifférent, même la gloire !

Mais il faut abréger ce récit déjà bien long.

A une année de là, Goraud vint avec son régiment tenir garnison à Paris.

Un jour, comme il allait sortir de la caserne, il s'entendit appeler par le vaguemestre.

« Est-ce que vous ne vous appelez pas Goraud aussi? demanda ce dernier, qui tenait à la main un pli imprimé.

— Oui, major, répondit le soldat, avec un tressaillement involontaire.

— En ce cas, voici une lettre à votre adresse. Comme il y a plusieurs Goraud au régiment, elle a été décachetée, et j'ai pu voir que vous êtes appelé à l'Administration des postes, bureau des rebuts, pour affaire qui vous concerne. »

Goraud prit la lettre en tremblant, courut à l'appel qui lui était fait, et arrivé au

bureau des rebuts, eut enfin l'explication de ce mystère qui depuis une année pesait si cruellement sur sa vie.

La lettre qu'il avait adressée à son frère était là, devant lui, avec son contenu intact.—La suscription en avait été écrite par un de ses camarades de chambrée, et la rédaction en était ainsi conçue :

A monsieur monsieur Jacques Goraud, pour remettre à madame veuve Goraud à la Bastide.
CANTON
de Marseille.

Par une fatale fantaisie de l'écrivain peu expérimenté, le mot seul de CANTON était apparent et parfaitement lisible.

Et la lettre revenait de Chine!...

A cette époque, les services maritimes de l'administration des postes n'étaient pas organisés comme ils le sont aujourd'hui, et

la malheureuse missive avait mis six mois pour aller à Canton, et six mois pour en revenir. Une fois de retour en France, elle avait été dirigée sur sa véritable destination; mais le destinataire était parti sans laisser sa nouvelle adresse, et on l'avait finalement renvoyée au bureau des rebuts à Paris.

C'est en effet au bureau des rebuts de Paris que vont se réunir toutes les lettres dont l'expédition ou la distribution n'a pu avoir lieu pour une cause ou pour une autre.

Ces causes sont innombrables, ainsi qu'on le verra plus loin.

Le service de la poste a *chaque jour* à trier, manipuler, transporter et distribuer *deux millions d'objets*.

On comprend que sur cette énorme quantité de correspondances de toute nature, il est facile de commettre bien des erreurs.

Dans le remarquable discours qu'il a prononcé pendant la dernière session, M. Vandal s'exprime ainsi :

« Les erreurs que nous commettons, disait-il, s'élèvent à 1 1/2 par 1000.

« Maintenant, quelle est la nature de ces erreurs? Nous envoyons à Privas ce qui est pour Provins; à Toulon, ce qui est pour Toulouse; à Bourg, ce qui est pour Bourges; ou bien, ce qui est plus grave, nous envoyons au Havre, à Londres, à Amsterdam, des lettres adressées dans Paris, rue du Havre, rue de Londres, rue d'Amsterdam, quand le nom de la rue est précédé d'un petit *r* imperceptible, et que le nom de Paris n'est pas sur l'adresse.

« Après ces erreurs, il y a une nature d'erreurs bien plus considérables :

ce sont celles qui sont commises par le public.

« En premier lieu, il arrive à chaque instant, quand nous mettons sur une adresse un nom, une rue, que nous oublions le nom de la localité. Les cartons de nos rebuts sont remplis de lettres de cette nature, sur lesquelles le nom de la localité n'est pas inscrit.

« En second lieu, il nous arrive à chaque instant les distractions que voici : J'écris à Lyon, je parle d'un ami qui habite *Bordeaux;* ma plume suit la dernière pensée de mon esprit; je mets donc le nom du destinataire de Lyon et j'écris au bas *Bordeaux*. La lettre, arrivée à Bordeaux, ne trouve pas le destinataire et tombe encore dans nos rebuts. »

Les *rebuts* sont en quelque sorte les catacombes de la poste.

C'est là que viennent aboutir toutes les lettres destinées à des personnes inconnues

le directeur général actuel de l'administration des postes s'émut d'un tel état de choses. Frappé de cette idée que le nombre considérable de lettres mises chaque année au rebut provient surtout de ce que les indications inscrites sur ces lettres sont insuffisantes ou incorrectes, certain d'ailleurs que les correspondances originaires des communes rurales sont précisément celles qui créent le plus de difficultés au service postal, M. Vandal a été amené à proposer, pour remédier à ces inconvénients, un moyen nouveau, original, nous avons bien envie de dire *singulier*, et qui mérite d'autant plus d'être mentionné qu'il s'écarte des habitudes et des errements administratifs.

Ce moyen consistait à habituer de bonne heure les enfants à libeller clairement et correctement les adresses des lettres, en faisant aux instituteurs primaires une obligation de comprendre dans leur programme

des études ce point essentiel qui semble, en effet, le complément indispensable de l'art d'écrire.

Il est certain qu'une pareille mesure ne pourrait avoir qu'un excellent résultat.

Les correspondances entre les habitants des communes rurales et leurs parents ou leurs amis absents ont lieu d'ordinaire par l'intermédiaire des enfants, et le trésor et le public auraient un égal intérêt à l'adoption du moyen proposé.

Depuis 1863, soixante mille tableaux ont été répandus dans la plupart des communes de l'Empire, et aujourd'hui les instituteurs enseignent à leurs élèves la manière de fermer les lettres et d'en rédiger la suscription.

Je ne doute pas qu'avant peu le nombre des rebuts provenant d'adresses vicieuses ne diminue dans une forte proportion.

Le public ne saura jamais jusqu'à quel

degré de fantaisie peut se laisser emporter la main qui rédige la suscription d'une lettre.

On ferait un volume avec les adresses grotesques, absurdes, incohérentes, prétentieuses, inintelligibles, des correspondances qui arrivent périodiquement au *bureau des rebuts*, après avoir passé sans résultat par les mains de tous les Œdipes de la poste de province et de Paris.

Une lettre est mise un jour à la boîte de Paris, elle porte une suscription ainsi conçue : *A M. Bernard, sultan crète, — Méditerranée.*

La lettre part, voyage, va, revient, cherchant partout son destinataire introuvable.

De guerre lasse, on la renvoie aux rebuts, où un esprit plus ingénieux rétablit enfin l'adresse.

Deux jours plus tard, cette lettre était remise à *M. Bernard, sur* le Tancrède, *en station sur la Méditerranée.*

Dans l'hiver de 1849, un Allemand descend à Lyon, y noue quelques relations d'amitié et retourne peu après dans son pays.

Rentré dans sa famille, le souvenir de l'accueil qu'il a reçu dans la seconde ville de France lui revient au bout de quelque temps en mémoire, et il veut envoyer des remercîments aux amis qu'il a quittés.

Malheureusement, il ne se rappelle ni la maison qu'il a habitée, ni la rue dans laquelle elle était située.

Mais cela ne l'arrête pas, et il libelle ainsi la suscription de sa lettre.

A M. *** demeurant *dans la maison auprès de laquelle il y a un tas de neige.*

La lettre ne parvint pas, bien entendu; quand elle fut renvoyée à l'expéditeur, et que les amis de ce dernier lui firent remarquer l'insuffisance des renseignements portés sur la suscription :

« Ce n'est pas cela.... répondit-il avec assurance : ma lettre était bien adressée ; seulement elle est parvenue à Lyon pendant l'été, et à ce moment de l'année il n'y a pas de tas de neige ! »

Ajoutons à ce qui précède cette dernière adresse que nous trouvons dans notre souvenir.

Cette fois, l'envoyeur connaît parfaitement son destinataire, mais il a tenu à s'exprimer dans la langue des dieux :

Facteur que Mercure encourage,
Porte ce léger billet doux
A l'homme de lettres (Bernage),
Qui saura te payer trois sous.
Dans ton ardeur impatiente,
Vole, cours, et d'un pas hardi,
Dans la rue appelée Bondy,
Maison du numéro quarante.

Le bureau des rebuts comprend un nombreux personnel, incessamment occupé à

recevoir et *travailler* les correspondances mal adressées qui sont renvoyées des départements, à des époques périodiques.

Il serait superflu d'insister sur les soins qu'exige un pareil travail, et sur les conditions particulières de convenances et de discrétion avec lesquelles il doit s'effectuer.

On a appelé le bureau des rebuts les *catacombes de la poste;* on peut l'appeler à aussi juste titre le *tombeau des secrets.*

En effet, que de mystères vont y aboutir, dont les employés n'ont pas même conscience !

Les lettres qui tombent au rebut sont généralement ouvertes après un laps de temps fixé par les règlements.

Cette ouverture a lieu pour deux motifs :

D'abord, la lettre tombée au rebut peut renfermer des valeurs au porteur ; en second lieu, la lecture de son contenu peut donner quelques indications précieuses qui permet-

tent d'en découvrir le destinataire ou l'expéditeur.

Mais, de même que M. Bellemain, un expéditionnaire connu, pouvait, en toute sincérité, déclarer qu'il n'avait pas lu la lettre qu'il venait de copier, de même les employés du bureau des rebuts pourraient affirmer n'avoir rien retenu des lectures auxquelles ils ont dû procéder.

Et pourtant, que de correspondances curieuses leur passent à chaque minute par les mains! quels étranges échantillons des relations sociales! que de drames, que de comédies, quels spécimens variés, infinis des fantaisies de l'esprit et du cœur humain!

Laissez-moi vous parler de quelques petits mystères de la poste.

Cela ne fait de mal à personne, et peut instruire quelques lecteurs.

Un jour, un receveur des postes de pro-

vince reçoit une lettre à son adresse; — il l'ouvre. — Cette lettre en contient une autre, laquelle est cachetée, porte une suscription parfaitement lisible, et se trouve, en outre, revêtue d'un timbre-poste de vingt centimes.

La lettre qui lui est adressée est d'une écriture menue, délicate et fine qui révèle la main timide d'une femme. — Il en prend connaissance.

Elle est à peu près conçue en ces termes:

« Monsieur,

« Pour des raisons qu'il serait trop long de vous expliquer, j'ai le plus grand intérêt à ce que la lettre ci-incluse parvienne à son adresse, avec le timbre du bureau de votre résidence. Mille remercîments d'avance pour ce léger service, et croyez bien à l'expression de ma parfaite gratitude. »

Puis, au bas de la lettre, un nom illisible

ou d'emprunt que le fonctionnaire ne prend même pas la peine de déchiffrer.

Les règlements ont prévu le cas; il n'a qu'à s'y conformer.

Dès le lendemain, la lettre part donc pour Paris, et s'en va augmenter le nombre des rebuts.

Seulement, quelques jours après, le receveur des postes apprend que, dans une ville voisine, Mme B.... a quitté le domicile conjugal, ou que Mlle X.... a déserté le toit paternel!

Ceci est le drame; au besoin, la comédie ne dédaigne pas de recourir au même stratagème.

Un commis voyageur s'est amusé en route; afin de regagner le temps perdu, il projette de brûler une station; pour donner le change à ses patrons, et leur faire croire qu'il a religieusement suivi l'itinéraire prescrit, il imagine, lui aussi, de s'adresser au

receveur des postes de la station qu'il importe de brûler.

« Monsieur,

« Pour des raisons qu'il serait trop long de vous expliquer, j'ai le plus grand intérêt.... etc. »

Absolument comme s'il s'agissait de quitter le domicile conjugal ou de déserter le toit paternel.

Mais la loi est égale pour tous, et la lettre du voyageur prend à son tour le chemin des *catacombes*.

Les Anglais désignent la section dite des lettres à adresses incomplètes ou illisibles par l'appellation pittoresque de *blind letters* (lettres aveugles).

La France n'a pas, en effet, le privilége des lettres mal adressées, et, de l'autre côté du détroit, on rencontre les mêmes fantaisies dans la suscription des correspondances.

Un livre spécial, auquel nous avons déjà fait plusieurs emprunts, en cite quelques-unes.

Celle-ci entre autres :

« Miss Mary H. — Une petite femme avec deux petites chiennes. Liverpool. »

Ou cette autre :

« A ma sœur Brigitte ou à mon frère Trim Burck. Aux soins du prêtre qui demeure dans la paroisse de Balcumbury, à Cork, ou, s'il n'y est pas, à quelques-uns de nos voisins en Irlande. »

Il résulte de tout ce qui précède que la poste ne saurait, sans injustice, être rendue responsable de tous les retards, de toutes les erreurs que le public lui attribue.

Nous parlions plus haut d'un stratagème employé par un commis voyageur en défaut. On connaît peut-être cette histoire d'un autre Jérôme Pâturot.

Son patron lui reprochait d'avoir négligé

de lui écrire dans une circonstance importante.

La faute était grave; mais le coupable avait déjà l'aplomb qui devait le rendre célèbre plus tard.

« Je n'ai rien négligé, répondit-il à son patron. La lettre a bien été écrite, et je l'ai remise au garçon de l'hôtel, comme c'est l'habitude; seulement, au lieu d'aller la jeter à la boîte, le malheureux l'a gardée *poche restante.* »

Le mot n'était pas très-spirituel; mais le patron en rit, et fut désarmé.

Nous avons parlé un peu longuement du bureau des rebuts, et pourtant nous n'avons pas encore tout dit.

A ce même bureau est attaché un agent spécial qui exerce nuit et jour une surveillance active sur tous les objets confiés à sa garde....

Son traitement est infime; il n'est inscrit

au budget de la poste que pour la faible somme de cinq francs par trimestre; mais, malgré la modicité de cette rémunération, il effectue son service à la satisfaction générale, et jamais une plainte ne lui est échappée !

Cet agent est un des plus beaux produits de la race féline; et certes il gagne bien la modeste portion de mou que le gardien de bureau, son maître, lui sert tous les matins.

La première condition, en effet, pour qu'une lettre puisse parvenir à son adresse, c'est qu'elle ne soit pas, en route, dévorée par les souris ou les rats.



LE TIMBRE-POSTE.

Une instruction, datée du mois d'août de l'année 1653, porte les curieuses indications qui suivent.

Cette instruction est adressée au public :

« On fait sçavoir, y est-il dit, à tous ceux qui voudront escrire d'un quartier de Paris en un autre, que leurs lettres, billets ou mémoires seront fidellement portés et diligemment rendus à leur adresse, et qu'ils en auront promptement réponse, pourvu que, lorsqu'ils écriront, ils mettent avec leurs

lettres, un *billet qui portera port payé*, parce que l'on ne prendra point d'argent, lequel billet sera attaché à ladite lettre ou mis autour de la lettre ou passé dans la lettre, ou en telle autre manière qu'ils trouveront à propos, de telle sorte néanmoins que le commis le puisse voir et oster aysément.

« Chacun estant averti que nulle lettre ni réponse ne sera portée, qu'il n'y aye avec icelle un billet de *port payé*, *dont la date sera remplie du jour et du mois* qu'il sera envoyé, à quoy il ne faudra manquer, si l'on veut que la lettre soit portée.

« Le commis général qui sera au palais, vendra de ces *billets de port payé* à ceux qui en voudront avoir, pour le prix d'un sol marqué, et non plus, à peine de concussion; et chacun est adverty d'en acheter pour sa nécessité, le nombre qu'il lui plaira, afin que lorsqu'on voudra escrire, l'on ne man-

que pas pour si peu de chose à faire ses affaires. »

Il ne faut pas chercher davantage. — L'assimilation est facile à établir entre ce moyen d'affranchissement et celui qui est aujourd'hui en usage dans toute l'Europe. — Certes la forme en est encore incommode, l'usage en est restreint et limité, l'essai, en un mot, est timide et peu libéral; mais dans ce *billet* qui porte *port payé*, que l'on appose sur les lettres et qui les affranchit, il faut bien saluer l'embryon du timbre-poste moderne, dont il présente d'ailleurs les principaux caractères d'utilité publique.

Une lettre, dont la suscription a dû être revêtue de l'un de ces billets de *port payé*, est parvenue jusqu'à nous, et se trouve actuellement entre les mains de M. Feuillet de Conches.

Cette lettre est adressée par Pellisson, à

Mlle de Scudéri, et nous ferons remarquer, en passant, à titre de curiosité littéraire, les étranges jeux d'esprit auxquels se livrait la *précieuse* société qui se réunissait le samedi de chaque semaine chez la célèbre bas-bleu du dix-septième siècle.

L'adresse d'abord :

Pour mademoiselle Sapho,

demeurant en la rue au Pays des nouveaux

Sansomales,

à Paris.

Puis, le contenu :

Mademoiselle,

Mandez-moy si vous ne sçavez point quelque bon remède contre l'amour ou contre l'absence, et si vous n'en connoissez point, faites-moy le plaisir de vous en enquérir,

et au cas que vous en trouverez, de l'envoyer à

Votre très-humble et très-obéissant serviteur,

PISANDRE.

On sent dans ces quelques lignes comme un souffle du *pays de Tendre*, et l'on se croirait transporté dans la région des *petits soins*, ou sur le bord du ruisseau des *tendres soupirs*, si l'on ne se trouvait ramené à la réalité par la très-prosaïque mention suivante :

« Outre le billet de *port payé*, que l'on mettra sur cette lettre pour la faire partir, celuy qui escrira aura soing, s'il veut avoir réponse, d'envoyer un autre billet de *port payé*, enfermé dans sa lettre. »

Voilà qui est explicite.

Que devint depuis cette invention? C'est ce que nous ne saurions dire avec précision.

Elle fut vraisemblablement abandonnée peu de temps après l'année qui l'avait vue naître, et quand elle reparut en 1840, elle était complétement oubliée, et l'on put croire qu'elle n'avait jamais existé.

La réapparition du timbre-poste coïncida avec l'adoption de la réforme postale, en d'autres termes, avec l'application de la *taxe uniforme.*

Depuis longtemps déjà, le commerce et l'industrie réclamaient à juste titre un abaissement de tarif. Le port des lettres était très-élevé, et l'on pouvait citer, à cette époque, une maison de Paris, dont la correspondance taxée atteignait quotidiennement le chiffre énorme de douze cents francs.

Ce fut en 1849 que la réforme postale fut appliquée en France.

Seulement la mesure en avait été prise un peu hâtivement, et, quand il s'agit de la mettre à exécution, on s'aperçut qu'il res-

tait à peine un délai de trois mois pour la fabrication des timbres-poste dont il était indispensable d'approvisionner préalablement tous les établissements de poste français.

Dans cette situation, dont on ne pouvait se dissimuler les difficultés, on s'adressa à un ingénieur anglais, sir Perkins, et on lui demanda à quel prix il s'engagerait à fournir la quantité de figurines reconnue rigoureusement nécessaire.

Sir Perkins demanda six mois pour livrer des timbres-poste à raison de 1 franc la feuille de 240 timbres.

C'était un prix fort onéreux, et le terme demandé dépassait d'ailleurs de beaucoup le délai fixé pour la mise à exécution de la loi.

La négociation fut donc rompue, et l'on se décida à s'adresser à l'industrie française.

C'était certainement ce que l'on pouvait faire de mieux.

Il y avait alors, à la Monnaie de Paris, un graveur — un artiste — M. Hulot, qui venait tout récemment de donner la mesure de son talent et la preuve éclatante de son habileté.

Après la révolution de Février, dans un moment où le numéraire était excessivement rare, le ministre des finances avait demandé à la Banque de France l'émission d'un grand nombre de petites coupures de billets de banque.

Mais la Banque ne pouvait satisfaire à cette demande, n'ayant qu'un seul type pour l'impression des billets de 200 fr. et n'en possédant aucun pour des coupures plus petites. Or, il est bon de savoir, ajoute M. L. Figuier, qu'une planche ou type de billet de Banque, qui revient à environ 25000 fr., demande ordinairement de dix-

huit mois à deux ans de travail. Dans cette occurrence, on avait eu recours à M. Hulot, et en deux mois, à l'aide de ses procédés personnels de galvanoplastie, il avait pu graver et *multiplier* le billet actuel de 100 fr.

Le souvenir encore récent de cette opération accomplie avec autant de célérité que de succès, engagea le Gouvernement à charger M. Hulot de la fabrication des timbres-poste, et bien qu'on eût perdu déjà un temps précieux en négociations demeurées stériles, et que l'on pût craindre des retards imprévus, huit jours avant le 1er janvier 1849, époque à laquelle la loi était exécutoire, tous les bureaux de poste de France, étaient pourvus de timbres-poste, et il en restait entre les mains du garde-magasin de l'administration centrale un approvisionnement considérable de 8 à 10 millions.

On nous saura gré, je l'espère, de donner ici communication d'une lettre de M. Hulot

lui-même, qui renferme d'intéressants détails sur les procédés qui ont servi non-seulement à établir les clichés des timbres-poste, mais encore à prévenir la contrefaçon.

Cette lettre est datée du 25 septembre 1851.

« Les procédés dont je dispose, dit M. Hulot, se prêtaient également à la multiplication de tout genre de gravure en taille-douce comme en taille de relief. J'avais le choix entre l'impression en taille-douce et l'impression typographique. Je me décidai pour cette dernière.

« Le coin type fut gravé en cinq semaines. Dans un temps égal, les ateliers de fabrication furent créés, et les planches portant 300 timbres exécutées. Enfin quelques jours de tirage avec des presses à bras ordinaires, à raison de 1 200 000 timbres-poste par jour, me suffirent pour approvisionner tous les bureaux de poste de France.

« Les timbres-poste, aujourd'hui de cinq valeurs différentes [1], sont imprimés en couleurs distinctes, sur des papiers teintés en diminutif de la couleur de l'impression. L'impression noire est abandonnée dans un intérêt de service (le *noir* étant réservé pour l'*annulation*).

« Le gommage des feuilles, qui s'opère d'une manière très-simple, n'a rien de malsain ni de repoussant comme celui des *postage stamps* anglais. Il ne rend pas la gravure indistincte en la noircissant, par la transparence du papier, comme cela arrive le plus souvent aux timbres-poste anglais, à ceux de l'Union américaine et d'ailleurs. Il adhère facilement aux lettres, en conservant toujours beaucoup de flexibilité.

« L'*oblitération* ou *annulation*, qui se pra-

1. Ceci était écrit en 1851; il y a aujourd'hui huit différentes espèces de timbres-poste, savoir : 1 c., 2 c., 4 c., 5 c., 10 c., 20 c., 40 c., 80 c.

tique dans les bureaux de poste à l'aide d'une encre typographique noire très-commune, est *complète et entièrement à l'abri du lavage;* des expériences multipliées et très-décisives l'ont prouvé.

« Un des caractères particuliers du timbre-poste typographique, qui le ferait distinguer au premier coup d'œil de toute imitation, c'est la fermeté des tailles et du trait, et la netteté de l'impression. Ce caractère manque tout à fait aux timbres dans le système Perkins. »

Une fois la fabrication commencée, la consommation ne s'arrêta plus et alla toujours en augmentant dans une proportion considérable.

Ainsi, le nombre des timbres-poste vendus, qui s'élevait, en 1850, à 21 523 175, atteignait en 1864 le chiffre de 382 655 450.

Seulement une remarque a été faite : c'est que depuis dix années, soit depuis 1854, la

progression de la consommation s'est presque invariablement traduite par une augmentation annuelle de 3 à 4 millions de francs.

Les ateliers de fabrication des timbres-poste, dont M. Hulot est directeur, sont établis à l'hôtel de la Monnaie, où quarante-cinq ouvriers sont journellement occupés, tant à l'impression des figurines qu'au gommage et au pointillage des feuilles. Le contrôle est exercé, d'une part, par la Commission des Monnaies et Médailles, de l'autre par un agent des Postes, auquel est confié le soin de prendre livraison, après vérification, des feuilles destinées à l'approvisionnement des bureaux de poste. La moyenne annuelle de la fabrication est d'environ 400 millions, lesquels sont livrés par M. Hulot au garde-

magasin central de l'administration à raison de 90 centimes le mille.

On voit que nous sommes loin du prix auquel prétendait l'ingénieur Perkins.

Le mode d'affranchissement par le timbre-poste est aujourd'hui à peu près universellement adopté. On compte au moins dans la circulation deux mille figurines de types différents, parmi lesquels, en dépit des prodiges auxquels la civilisation nous a habitués, on ne rencontre pas sans étonnement les timbres-poste de l'*Inde transgangétique*, ceux de la *Nouvelle-Zélande*, et ceux plus étranges encore du *royaume Havaien*.

En présence de ces résultats auxquels nous ne pouvons qu'applaudir, il ne faut pas oublier que c'est l'Angleterre qui, la première, est entrée dans la voie de la réforme. Seulement, et l'on reconnaît là l'esprit pratique de nos voisins d'outre-Manche, en consentant, dès 1840, à adopter une taxe

uniforme (*two pence*, dix centimes) pour les trois royaumes, l'administration anglaise prit, en même temps, comme conséquence légitime de cette concession, une mesure aux termes de laquelle l'affranchissement était rendu obligatoire pour tout objet de correspondance confié à la poste. Cette mesure supprimait les non-valeurs résultant des lettres tombées en rebut, et l'on pourra se faire une idée de l'importance du bénéfice réalisé, quand nous aurons dit qu'en France, le nombre des lettres de cette catégorie ne s'est pas élevé à moins de 4351000 pour l'année 1849.

Il a été un moment question, dit-on, de rendre également en France l'affranchissement obligatoire, et à ceux qui seraient tentés de contester la justice d'une pareille disposition, nous répondrons par le récit d'une courte anecdote qui est fort connue de l'autre côté du détroit.

L'anecdote est simple, mais elle porte en elle sa moralité.

La scène se passe en Irlande, dans une pauvre bourgade que les géographes ont, je crois, négligé de mentionner sur la carte et dont j'ai moi-même oublié le nom.

Sir Rowland Hill, qui n'était pas encore secrétaire du General-Post-Office de Londres, s'arrête un jour dans ce village, entre dans une auberge, et s'y repose.

Il n'y avait en ce moment dans l'auberge qu'une jeune fille, une belle enfant de dix-huit ans qui faisait l'office de servante.

Sir Rowland Hill était-il curieux, ou, ce qui est plus vraisemblable, la jeune fille était-elle un peu bavarde? Nous ne saurions l'affirmer.

Toujours est-il qu'au bout de cinq minutes la belle enfant avait confié au futur secrétaire général le plus doux secret de sa vie.

Elle avait un fiancé; ce fiancé habitait

Londres, et il devait revenir l'épouser dès qu'il aurait fait fortune.

Sir Rowland Hill se prêtait de bonne grâce au récit qui lui était fait, et il paraissait porter une attention sérieuse à ce bavardage d'enfant.

« Y a-t-il longtemps que votre fiancé est parti? demanda-t-il avec intérêt.

— Deux ans, Votre Honneur, répondit la servante.

— Mais vous avez eu de ses nouvelles, au moins?...

— Oh! souvent....

— Il vous écrit....

— Toutes les semaines!... »

Sir Rowland fit un geste étonné.

« Toutes les semaines! répéta-t-il, mais les lettres coûtent cher pour venir de Londres en Irlande, et cette correspondance doit singulièrement entamer votre dot. »

La jeune fille sourit avec malice.

« Cela serait ainsi en effet, répondit-elle, mais nous avons inventé, Patrick et moi, un moyen de correspondre qui ne coûte absolument que le papier et l'encre.

— Vraiment; et quel est ce moyen?

— Voici : A l'aide de certains signes disposés de certaines manières, et convenus d'avance entre nous, nous n'avons besoin que de voir l'adresse des lettres que nous échangeons, pour deviner ce que ces lettres contiennent : de sorte que jusqu'à ce jour, et bien que j'aie expédié ou reçu plus de cent lettres, je n'ai pas donné encore le moindre penny au facteur. Que dites-vous de cela, Votre Honneur? »

Sir Rowland Hill avoua que le moyen était ingénieux, mais il se prit à réfléchir à ce qu'il venait d'entendre, et trouva que cette fraude, toute naïve qu'elle fût, constituait un abus qui avait dû causer à l'administration bien des préjudices.

Le résultat de ses réflexions fut qu'il n'y avait qu'un moyen d'obvier à cet abus, et dès ce moment, dans son esprit, l'affranchissement obligatoire fut résolu.

Quelques recueils anglais ont donné sur le timbre-poste des détails généralement ignorés et qu'il est utile de connaître.

Tout le monde sait que depuis quelques années cet agent d'affranchissement est devenu un moyen d'échange très-répandu, et qu'on l'emploie fréquemment dans les petites transactions commerciales. Les annonces des journaux ont appris au public les mille et un usages auxquels il peut servir, mais ce que l'on ignore peut-être, c'est qu'en Amérique, depuis le début de la guerre, il a été employé à l'égal d'un véritable papier-monnaie. Dans le but de faci-

liter les transactions d'ordre secondaire, et deremédier, autant que possible, à l'absence du numéraire, les autorités fédérales ont émis, le 17 juillet 1862, des timbres-poste d'un format plus grand, représentant une valeur de *five dollars* (vingt-cinq francs), laquelle était remboursable soit en espèces, soit en timbres-poste, par tous les agents du Trésor.

L'Angleterre a été frappée, à son tour, du parti que l'on pouvait tirer de cette idée, et par un arrêté dont la date ne remonte pas à plus de deux années, le Post-Office de Londres a décidé que les timbres-poste pourraient être repris du public, toutes les fois qu'ils n'auraient pas été endommagés, et qu'ils seraient présentés en nombre.

Cette mesure, d'abord restreinte aux bureaux principaux, a dû être étendue depuis à tous les offices des trois royaumes.

La vulgarisation du timbre-poste, à

quelque usage qu'on dût le faire servir, ne pouvait être qu'encouragée; mais plus son emploi se généralisait, plus il devenait important de prévoir les fraudes diverses auxquelles il pouvait donner lieu.

La fabrication, telle qu'elle s'effectue en France et dans quelques pays de l'étranger, laisse peu de chances de succès aux tentatives de faux : les difficultés matérielles de l'exécution, les impossibilités du placement des feuilles fabriquées en dehors du concours de l'administration, mille autres raisons tout aussi puissantes arrêteraient le faussaire au début de son entreprise criminelle.

C'est donc sur les moyens d'empêcher le remploi des figurines ayant déjà servi, c'est-à-dire sur l'*oblitération* ou l'annulation, que les administrations intéressées ont concentré leur attention.

En France, l'oblitération s'effectue à

l'aide d'un timbre à la main, affectant la forme d'un losange, et dont les pointes appliquées sur les timbres-poste, non-seulement le défigurent, mais encore le percent de trous symétriquement rangés.

En Hollande, le mot *franco* est imprimé en grandes lettres sur le timbre-poste.

Plusieurs pays, et notamment l'Italie, l'Autriche et la Prusse, frappent le timbre-poste du nom du bureau expéditeur et de la date d'expédition.

En Angleterre, l'annulation a lieu à l'aide d'un timbre formé de trois cercles; en Écosse, par trois barres superposées; en Irlande, par un losange non armé de pointes.

Mais pour que l'oblitération rendît les services que l'on en attendait, il fallait, on le comprend, que l'encre employée fût composée de manière à défier tous les réactifs auxquels la fraude pouvait avoir recours.

— L'encre indélébile adoptée par l'administration française ne laisse rien à désirer sous ce rapport. Très-peu foncée, pour mieux laisser voir l'oblitération, cette encre *ne s'en va pas à l'eau,* c'est-à-dire que le timbre peut être mouillé sans qu'elle disparaisse ou se tache. En outre, et cette particularité n'est pas moins curieuse à noter, les timbres-poste frappés d'oblitération à l'aide de l'encre dont il s'agit sont dénaturés de la manière la plus absolue, et leur remploi est conséquemment rendu impossible.

Le but que l'on se proposait est donc atteint.

Quand les timbres-poste furent introduits pour la première fois en Angleterre, on ne se doutait guère qu'ils deviendraient l'objet d'un commerce tout nouveau, et le mobile d'une passion jusqu'alors inconnue.

C'est vers 1849 que la *timbromanie* a pris

naissance. A partir de cette époque, elle s'est développée et rapidement répandue dans tous les pays civilisés qui ont le culte de la collection.

Passion innocente du reste, manie inoffensive, qu'une mère peut sans danger inspirer à sa fille, et qui mène, par une pente douce et facile, vers l'étude salutaire de la géographie et de l'histoire moderne.

Comme on pouvait s'y attendre, dit un auteur anglais, la mode des collections de timbres-poste est née en France, et l'on a pu voir longtemps au jardin des Tuileries ou autour du palais du Luxembourg une foule avide s'assembler le dimanche et y donner le spectacle d'un marché aussi animé que celui de la Bourse.

Les scènes de Birchin-Lane, ajoute le même auteur, où les collectionneurs s'assemblent nuitamment pour l'ennui et l'ébahissement des policemen, où des dames et

des messieurs de tout âge et de tous rangs, depuis le ministre de cabinet jusqu'au ramoneur, étaient occupés, l'album ou le portefeuille en main, à vendre, acheter ou échanger des timbres-poste, passent pour avoir été le commencement de ce que l'on appelle une industrie nouvelle. En parcourant l'autre jour les annonces d'une revue nouvelle, nous comptions les réclames de soixante marchands qui tiennent cet article. Il y a un an, on ne trouvait pas, à Londres, une boutique où se procurer des timbres-poste; il y a aujourd'hui une douzaine de marchands établis qui font fortune, sans compter plus de dix publications spéciales qui tiennent les collectionneurs au courant du mouvement de la hausse et de la baisse des timbres-poste.

Un tel mouvement devait donner l'éveil à la spéculation. — Cela n'a pas manqué.— Il est rare que les fripons s'abstiennent en

pareil cas; et, cette fois encore, nous les retrouvons ici exploitant la crédulité publique avec autant d'audace que d'adresse.

Vers 1860, une annonce, insérée dans les grands journaux de Paris, s'exprimait ainsi :

« Pour une affaire TRÈS-LUCRATIVE, on demande des correspondants à l'étranger. — Sur demande *affranchie*, on enverra *franco* des échantillons et de plus amples détails. — S'adresser à M. A. B..., poste restante, à Paris. »

L'affaire *lucrative* de M. A. B. consistait simplement à solliciter de tous les pays du monde connu des lettres revêtues de timbres-poste qui, détachés de l'enveloppe, devaient servir à enrichir sa collection. — Le moyen était d'une probité douteuse ; mais voici un autre fait où l'audace est poussée bien plus loin encore.

Vers 1853, un industriel de Londres

faisait insérer dans le *Times* les lignes suivantes :

Pour 20 centimes (*two pence*), magnifique portrait de Napoléon III, *gravé par Barre, graveur de la Couronne.*

L'annonce était alléchante, — on se laissait aller facilement à envoyer ses 20 centimes, et l'on recevait en échange un timbre-poste de 10 centimes, représentant l'Empereur, et gravé en effet par Barre.

Nous n'en finirions pas avec les mille ruses mises en pratique par les industriels pour abuser les personnes atteintes de *timbromanie*.

La fureur s'est bien un peu apaisée depuis quelque temps, mais elle ne paraît par près de disparaître encore, puisque certains timbres-poste se maintiennent à des prix que je me permettrai de trouver fort élevés.

Ainsi, le *Times* croyait devoir faire con-

naître dernièrement que l'on offrait au prix de 20 guinées (500 fr.) une des épreuves de l'ancienne enveloppe *Mulready*, provenant du bois original gravé en 1840 par John Thompson. — 500 fr. pour une enveloppe! Voilà un beau denier.

Il est vrai qu'on peut se procurer cette même enveloppe, à Paris, chez Maury, pour la somme de 45 fr.

En résumé, et quoi qu'il en soit du commerce auquel il a donné naissance, le timbre-poste, ainsi que nous l'avons dit, est aujourd'hui universellement adopté. Nous ajouterons que s'il a mis à peine vingt-cinq années à atteindre ce résultat, c'est qu'il avait en lui les qualités sérieuses que le succès réclame.

Depuis le jour où il est né, le timbre-poste n'a, en effet, négligé aucun moyen de se produire. Il a été intelligent, actif, infatigable. Nous l'avons vu parcourir succes-

sivement toutes les parties du monde, faire acte de conquête, à la suite des armées européennes, et prendre, à son tour, possession des pays soumis par nos soldats, au nom de l'industrie, du commerce et de la civilisation.

La France n'est point encore, à l'heure qu'il est, dotée d'enveloppes servant à l'affranchissement.

Mais une commission s'en occupe dans le moment, et sans nul doute l'année 1867 ne finira pas avant que le public français soit mis en possession de ce nouveau système d'affranchissement.

A ce propos, il est curieux de constater que cette innovation que nous attendons encore est, paraît-il, pratiquée en Chine depuis longtemps.

Un journal donnait dernièrement les trois

échantillons d'enveloppes suivants qui ont officiellement cours dans l'empire du Fils du ciel.

*
* *

1° Enveloppe verte, portant des caractères rouges dont voici la traduction :

« Dix sapèques étant données, cette lettre ira par delà toutes les mers et toutes les grandes montagnes. »

Comme vous le voyez par ce langage pompeux, cette enveloppe est destinée aux correspondances qui sortent de l'Empire.

*
* *

2° Enveloppe blanche — caractères roses.

« Moyennant trois sapèques cette lettre ira par delà toutes les provinces de la Chine, et s'arrêtera vers les bords de la mer. »

Affranchissement pour l'intérieur.

*
* *

3° Enveloppe rose — caractères rouge vif.

« Que le ciel accorde noblesse et richesse à toutes les générations. »

Cette formule quasi religieuse de salut universel qui ressemble beaucoup à notre:

« A tous ceux qui les présentes verront, etc. » est réservée exclusivement à la correspondance officielle des ministres avec les gouverneurs de province.

Le journal ajoutait:

« Ainsi que le prouvent les trois exemples ci-dessus, notre futur système d'affranchissement est pratiqué dans le Céleste-Empire: les Chinois ont, depuis des siècles, des enveloppes affranchies d'avance, de divers formats, de diverses nuances, suivant le prix de l'affranchissement, et ce progrès

qu'on va réaliser ici, et qui nous semble une nouveauté, est là-bas, aux antipodes, une coutume usuelle, si vieille qu'on n'y fait plus attention.

« Et à ce propos ne trouvez-vous pas que ces Chinois sont un peuple effrayant d'intelligence et de civilisation ? Ils avaient tout inventé avant même qu'ici on songeât à rien découvrir. La vieille Europe devait encore sommeiller trois siècles dans ses langes d'ignorance avant que d'ouvrir les yeux à la lumière du savoir moderne, et déjà la Chine, grande et forte, rayonnait toute resplendissante des flammes de son progrès hâtif, en avance de mille ans sur le reste du monde.

« Je comprends parfaitement, pour ma part, le dédain profond qu'ils professent pour l'univers entier; ils sont admirables, en effet, ces Chinois, si intelligents, si adroits, si habiles, si raffinés *en tout,* que notre corruption même n'est rien auprès de la leur.

Ils ont tous les vices et toutes les aptitudes, et nous ne sommes en vérité que des enfants et des nains auprès de ces géants maintenant racornis, étiolés, ratatinés, sublimes autrefois, ridicules aujourd'hui, qui nous ont précédés de si loin dans la voie du progrès.

Le temps s'écoule et les rôles changent; l'Europe et l'Amérique auront bientôt laissé en arrière la civilisation monstrueuse de ce peuple immense destiné à périr, dans sa forme sociale du moins. Mais quel sillon lumineux il aura tracé dans l'histoire du monde, ce grand peuple chinois, et quel souvenir ineffaçable il laissera dans la mémoire des hommes après qu'il aura disparu! »

Disons, en finissant, que s'il est contestable que les Chinois aient inventé les enveloppes timbrées, et devancé les Européens sous ce rapport, ils ont du moins fait preuve d'une intelligence singulièrement pratique en adoptant et s'assimilant notre

système d'affranchissement par le timbre-poste.

Nous apprenons, en effet, que le gouvernement du Céleste-Empire vient d'autoriser une compagnie de Shang-Haï à fabriquer des figurines devant servir à l'affranchissement des correspondances, et trois timbres-poste ont déjà vu le jour sous l'empire de cette autorisation.

L'un de ces timbres est noir, et représente une valeur de 2 cadareens.

Le second est vert, et vaut 8 cadareens.

Enfin, le troisième est rouge et coûte 16 cadareens.

J'ajoute à cet historique du timbre-poste, les différentes dates de création des timbres qui ont été ou qui sont actuellement en usage en France. Se reporter, pour les documents concernant les timbres-poste

étrangers, au catalogue si complet, de M. Alfred Potiquet.

RÉPUBLIQUE.

20 c. Noir...............	1er janvier 1849.
1 f. Vermillon..........	—
1 f. Carmin pâle........	Août 1849.
40 c. Orange.............	Décembre 1849.
1 f. Carmin foncé........	—
25 c. Bleu................	1er juillet 1850.
15 c. Vert................	23 juillet 1850.
10 c. Bistre..............	12 septembre 1850.

PRÉSIDENCE.

25 c. Bleu...............	Août 1852.
10 c. Bistre..............	Septembre 1852.

EMPIRE.

10 c. Bistre..............	Août 1853.
1 f. Carmin............	17 août 1853.
40 c. Orange.............	8 septembre 1853.
25 c. Bleu...............	3 novembre 1853.
20 c. Bleu...............	1er juillet 1854.
80 c. Carmin............	1er décembre 1854.
5 c. Vert...............	14 novembre 1854.
80 c. Rose...............	Octobre 1860.
1 c. Vert olive..........	1er novembre 1860.

5 c. Vert lumière........	Mars 1861.
2 c. Brun Wan Dyck....	25 décembre 1862.
4 c. Lilas...............	5 septembre 1863.

CHIFFRES-TAXES.

10 c.	Janvier 1859.
15 c.	Janvier 1863.



SERVICE RURAL.

Le personnel de la poste n'offre pas précisément une grande variété de types à étudier. — Le commis y ressemble à celui de toute autre administration, et n'a pas de caractère qui lui soit propre. Cela tient sans doute à ce que l'administration essentiellement progressiste, à laquelle il appartient, se transforme incessamment pour répondre aux besoins du public, et que les agents subissant la même loi, sont tenus de suivre e même courant.

De toutes les administrations publiques, la Poste, nous ne saurions trop le répéter, est celle qui reçoit le plus directement l'empreinte du progrès ; et l'employé des Postes de 1820, qui reviendrait aujourd'hui au monde administratif, serait tout étonné de n'y plus retrouver ni les *briska* d'autrefois, ni ces courriers qui partaient de deux jours l'un, ni ces mille détails de service, affranchissement, manipulation, échange de dépêches que des améliorations successives ou de profondes modifications ont fait depuis longtemps disparaître.

Un seul type de création moderne nous a paru digne d'être signalé à l'attention de l'observateur. Type curieux, intéressant, digne de tous points de la sympathie dont il est entouré.

Nous voulons parler du facteur rural.

La vie de cet humble agent est tout un poëme, triste ou gai, tour à tour, qui se

déroule au milieu des grands aspects de la nature, et d'où se dégage cette émotion vraie qu'inspirent la pauvreté résignée et le dévouement modeste.

Si vous avez habité la campagne, vous l'avez connu, et vous l'aimez.

Chaque jour, avec l'aube, il part!

Il est vêtu de la blouse d'uniforme; la sacoche de cuir sur le dos, un bâton noueux à la main, il quitte la ville et commence sa tournée.

C'est l'été.

Le souffle du matin est frais et pur; mille chants d'oiseaux égayent son départ; il ouvre sa poitrine aux pénétrantes senteurs de la campagne, et par instants il peut croire à tous les rêves de bonheur que son esprit évoque en marchant.

Il a une femme, deux beaux enfants qu'il a embrassés en partant, et tout en s'éloignant il songe à la joie du retour.

Mais que d'épreuves l'attendent dans le dur trajet qu'il doit accomplir chaque jour.

En été, c'est le soleil ardent, la poussière brûlante, les pluies d'orage qui détrempent les chemins et grossissent les torrents; en hiver, c'est la bise âpre et froide, les sentiers perdus sous la neige, les nuits promptes à venir.

Il rentre le soir, au logis, harassé, transi, couvert de boue ou de poussière; les rêves du matin ont fui, et il ne songe plus qu'à aller demander au sommeil et au repos la force de recommencer le lendemain le pénible métier de la veille.

Hélas! c'est là une des conditions fatales de tout progrès humain : — le facteur des campagnes n'a peut-être pas l'intelligence bien précise du service qu'il rend, mais il n'en est pas moins l'un des plus habiles parmi les agents qui concourent à la satisfaction des besoins moraux de notre pays.

Le service rural, tel qu'il est établi en France, constitue sans contredit une des institutions les plus démocratiques.

Avant 1830, époque de l'organisation, il n'existait de facteurs que dans les bureaux *composés* et dans ceux de la banlieue de Paris. Partout ailleurs, les lettres n'étaient pas portées à domicile; elles étaient prises au guichet des bureaux par les destinataires eux-mêmes, ou par des tiers, tels que les messagers ou les piétons de préfecture.

Un tel état de choses ne pouvait satisfaire aux légitimes exigences du public; l'administration ne tarda pas à le comprendre, et pour y remédier, elle provoqua la loi du 3 juin 1829, qui décida qu'à partir du 1er avril 1830 les correspondances devraient être recueillies et distribuées, *au moins une fois tous les deux jours*, dans les communes non pourvues de bureaux de poste; la même loi augmentait d'un décime, *dit décime rural*,

le port de toutes les lettres ainsi recueillies et distribuées.

Depuis cette époque la taxe du décime rural a été supprimée, et la distribution dans toutes les communes de France est devenue quotidienne.

La Belgique est le seul pays d'Europe qui soit doté d'un service rural analogue au service français.

Dans d'autres États, en Angleterre, en Prusse, en Autriche, en Espagne, en Italie, les objets de correspondances destinées aux campagnes sont apportés dans des bureaux disséminés sur la surface du territoire, et à certains jours de la semaine, le dimanche habituellement, les habitants des localités rurales se présentent au bureau de poste, pour y retirer les lettres à leur adresse.

En France, au contraire, des brigades de facteurs partent chaque jour de chacun des 4200 bureaux de l'Empire, parcourent

chaque commune, chaque hameau, portent les correspondances à domicile dans les habitations les plus éloignées, les plus inaccessibles, et lèvent chaque jour une boîte placée au chef-lieu de la commune ; les lettres trouvées dans les boîtes sont rapportées le soir à un bureau de Poste, d'où elles sont acheminées sur leur destination.

Tel est le service rural français : la plupart des États de l'Europe nous l'envient, et les populations annexées de la Savoie, de la Haute-Savoie et des Alpes-Maritimes habitant une contrée montagneuse où les lettres ne parvenaient que difficilement, ont été frappées de surprise et de reconnaissance à la vue des facteurs ruraux qui, après l'annexion, se présentèrent quotidiennement dans les moindres chalets de la vallée de Chamounix et des Alpes.

Depuis le 1er janvier 1863, toutes les communes de l'Empire continental sont

desservies quotidiennement ; la Corse seule contient encore 300 communes, placées en dehors de toutes communications, et où le facteur ne paraît que tous les deux jours.

Ajoutons que l'ensemble de ce service, c'est-à-dire, le salaire des agents qui l'accomplissent, coûte annuellement plus de 8 millions, et que le nombre des facteurs ruraux s'élève aujourd'hui à 16 406.

On a calculé que ces 16 406 agents parcourent quotidiennement une étendue de 428 256 kilomètres, c'est-à-dire une étendue égale à *dix fois et demi le tour du globe.*

A la vue de tant d'efforts et de dépenses, dit M. Vandal, dans un remarquable rapport que nous avons eu sous les yeux, on s'est parfois demandé si le résultat obtenu était en harmonie avec un pareil déploiement de forces, et s'il n'était pas superflu de doter d'un service quotidien les communes igno-

rées et isolées des sommets des Alpes, des Vosges et des Cévennes, communes d'un accès difficile, d'une population insignifiante et d'un commerce nul. — Mais on doit reconnaître que si, dans certaines circonstances, le service rural est un luxe, c'est un luxe digne d'une grande nation que celui qui associe les parties les plus éloignées du territoire au mouvement de la vie économique, intellectuelle et politique de la nation. Les sentiments de la mère de famille qui a un fils sous les drapeaux et qui habite un hameau éloigné de toutes communications, sont aussi respectables que ceux de la mère qui habite une ville importante, et c'est faire œuvre d'humanité comme de progrès, que d'associer toutes les parties d'un vaste Empire au mouvement civilisateur qui rayonne du centre vers la circonférence.

Les facilités postales touchent aux inté-

rêts les plus intimes des populations, elles sont sollicitées avec ardeur, accueillies avec gratitude, et la meilleure des politiques est celle qui se révèle par un bienfait.

Le service rural doit donc être considéré comme un bienfait; et il y a lieu d'espérer qu'avant peu ses moyens d'action seront mis plus en rapport avec les obligations qu'il a à remplir, et que l'accroissement incessant de la correspondance tend chaque jour à augmenter.

Depuis quelques années, en effet, le service rural, objet de sollicitudes éclairées, est dans une situation qui appelle de prompts secours. Tous les organes de l'opinion, bon nombre de membres du Corps législatif signalent incessamment :

1° Le parcours exagéré des tournées qui dépasse les forces d'un homme.

2° L'insuffisance des salaires qui ne répondent plus aux premiers besoins de la vie.

Une enquête effectuée en octobre 1864 a relevé la situation de ce service, ainsi qu'il suit :

CLASSEMENT DES TOURNÉES RURALES D'APRÈS LEUR ÉTENDUE.

Parcours kilométrique.	Nombre de tournées.
De 15 kilomètres et au-dessous..........	793
De 15 — à 20 kilomètres.........	1 738
De 20 — à 25 —	3 963
De 25 — à 28 —	4 664
Au-dessus de 28......................	5 248
Total.......	16 406

DIVISION DES FACTEURS RURAUX PAR CATÉGORIES DE TRAITEMENTS.

Quotité des Traitements.	Nombre de facteurs.
De 300 fr. et au-dessous..............	673
De 300 à 400 fr.......................	996
De 400 à 500 fr.......................	2 970
De 500 à 600 fr.......................	9 988
Au-dessus de 600 fr..................	1 779
Total.......	16 406

On voit par les deux tableaux qui précèdent que malgré les efforts de l'administration, il y a beaucoup à faire pour améliorer et rendre normale la situation des agents du service rural, — deux mesures suffiraient pour remédier à cet état de choses, la diminution du parcours et l'élévation des salaires.

Du reste, sans dire qu'il y a péril en la demeure, on peut affirmer que le recrutement de ces agents devient de jour en jour plus difficile, quelques-uns de ces malheureux sont, dit-on, inscrits aux bureaux de bienfaisance de leurs communes respectives, et si les autres ne recevaient quelques rémunérations accessoires, quelques menues denrées pour prix de commissions faites ou de légers services rendus, leur recrutement qui est déjà difficile deviendrait absolument impossible.

Nous disions plus haut que l'Angleterre

n'était pas encore dotée d'un service rural, — c'est vrai. — Sir Rowland Hill y songea bien un moment, mais il dut reculer devant la dépense énorme qu'allait entraîner l'établissement d'une pareille création. On en fit cependant l'essai dans certains districts, et nous avons sous les yeux un petit poëme où les misères du facteur rural sont racontées avec une *humour* qui n'est ni sans malice ni sans charme.

Le poëme est intitulé *Les plaintes du facteur;* il porte la signature de *Copern,* facteur rural entre Bide-ford et Buckland-Brewar-Devonshire.

Avec cette mention importante :

13 milles par jour, DIMANCHE COMPRIS, pour 10 schillings, 6 deniers, par semaine.

LES PLAINTES DU FACTEUR.

« Oh ! la vie du facteur est une vie bénie comme pas une !

« Sauter les barrières pendant 13 milles.

« Chercher son chemin à travers un bois touffu, ou traîner ses jambes à travers les rivières débordées ou les champs labourés, nouvellement relevés.

« Suer de grosses gouttes par un soleil brûlant ou grelotter sous la bise et les frimas.

« Sans repos, ni trêve, toute la semaine, non pas six jours, mais SEPT, sans une seule heure pour préparer sa place au ciel.

« Oh ! la vie du facteur est une vie bénie comme pas une !...

« Et tout en marchant, il entend, l'infortuné, les cloches qui sonnent les fêtes du

sabbat (dimanche), invitant les fidèles à aller s'agenouiller aux églises, comme au bon vieux temps....

« Et dans les cloches.... il y a une petite voix douce qui dit à chaque âme.... *Réjouis-toi*.... Toi seul, facteur, excepté !...

« Ah! où est donc la pitié de l'Anglais....

« Eh mon Dieu! Je vais et viens, le cœur lourd et fatigué....

« Quelqu'un prie-t-il seulement pour le pauvre facteur?

« Hélas! hélas! ne sera-t-il pas enfin déchargé de son dimanche aussi....

« Mais qui pense à lui, qui le plaint ?...

« Oh! la vie du facteur est une vie bénie comme pas une!... »

Que l'on dise encore que les administrations n'aiment ni les écrivains ni les poëtes,

Les plaintes du bon Copern obtinrent un véritable succès....

Ses chefs augmentèrent son salaire et l'exonérèrent du service du dimanche.

On assure même qu'il reçut, en outre, une pension de la munificence du roi.



SERVICE DES POSTES AUX ARMÉES.

Nous avons jusqu'ici entretenu nos lecteurs des services postaux dont l'action s'exerce à l'intérieur de la France, ou de ceux dont certains intérêts politiques ont réclamé la création à l'étranger.

Mais il est une autre catégorie d'établissements que nous devons mentionner également; d'abord, parce qu'ils sont généralement peu connus, quoique leur importance ne soit pas contestable; ensuite, parce qu'ils présentent à un haut degré ce caractère

d'originalité et de pittoresque que nous avons surtout cherché dans le cours de cet ouvrage.

Nous voulons parler du service des postes aux armées.

C'est en 1823, à l'occasion de la guerre d'Espagne, que, pour la première fois, un règlement ministériel arrête officiellement les dispositions relatives à l'institution du service des postes militaires.

Il est dit dans ce règlement :

ART. 2.

Aux armées, il y a un service de postes militaires spécialement affecté, tant à la correspondance des généraux et états-majors, qu'à celle des corps et des divers services ou administrations militaires.

ART. 3.

Il est nommé pour le service de chaque armée :

Un agent supérieur des postes militaires, ayant le titre de commissaire.

Un inspecteur par corps d'armée.

Un ou plusieurs directeurs pour chaque corps d'armée suivant les besoins.

Des contrôleurs à chaque corps d'armée, et aux bureaux sédentaires.

Des employés de 1re, 2me et 3me classe (en raison du nombre et de la position des corps d'armée).

Des courriers et des postillons désignés sous le titre de *sous-employés*.

Toutes les fois que les troupes doivent se réunir en corps d'armée au delà des frontières, le directeur général des Postes procède à l'organisation du personnel des postes militaires, sur l'avis qui lui en est donné par le ministre des finances.

Le commissaire des postes militaires dirige et surveille toutes les parties du service.

Il est ordonnateur des dépenses, et réside constamment au grand quartier général.

Les inspecteurs surveillent le service des différents buréaux, tenus par les directeurs assistés d'un certain nombre d'employés.

Les courriers font alternativement entre eux le service des courses ordinaires, et celui des courses extraordinaires ou *estafettes*.

Les postillons conduisent et pansent les chevaux des *malles* et caissons.

Tous les individus attachés au service sont tenus de porter constamment et d'entretenir à leurs frais l'uniforme déterminé par un règlement spécial.

Les employés de tous grades auxquels il est accordé des rations de fourrages devant être montés, et pouvant, soit avec leurs propres chevaux, soit dans les malles, suivre les mouvements de l'armée, l'administration des postes ne leur tient compte d'autres frais de tournée, que de ceux qui sont nécessités par des missions spéciales.

Ceux qui tombent au pouvoir de l'ennemi sont compris comme non combattants dans les cartels d'échange.

Sur la demande du directeur de chaque bureau, les commandants militaires font placer une sentinelle pour veiller jour et nuit à la sûreté des fonds, de la correspondance et de la boîte aux lettres.

Les directeurs et courriers sont autorisés à requérir des escortes pour la sûreté des dépêches.

En cas de départ des corps d'armée, et dans les marches, les directeurs ne souffrent pas que les courriers et les postillons quittent les malles et caissons.

Dans les marches, ou en cas d'approche de l'ennemi, les équipages des postes prennent le rang déterminé par l'art. 18 du titre 22 de l'Instruction générale sur le service des troupes en campagne.

Les pertes d'équipages, de fonds ou de dépêches occasionnées par force majeure sont constatées par procès-verbaux.

On ne reconnaît comme cas de force majeure, que *l'incendie*, *la mort*, *la prise ou*

destruction par l'ennemi, l'enlèvement à main armée par des brigands, et lorsqu'il est d'ailleurs bien prouvé que ces événements ne proviennent pas de négligences, d'inexactitude ou de défaut de précautions de la part des agents du service.

Les jours et heures d'arrivée et de départ des courriers ordinaires, ainsi que la résidence des bureaux, sont indiqués à l'ordre de l'armée.

La même indication a lieu par des tableaux et affiches placés à la porte des bureaux, où il est en outre posé des boîtes aux lettres.

Comme on le voit par ce qui précède, les postes militaires étaient, dans le principe, absolument soumises à l'autorité de l'admi-

nistration des postes; c'est elle qui nommait directement ses employés.

Aujourd'hui, diverses modifications importantes ont été introduites dans l'organisation du service, et depuis la guerre de Crimée, une nouvelle instruction a réglé à nouveau les attributions des agents des postes aux armées.

Les appellations ont été changées. — Il n'y a plus maintenant ni commissaire, ni inspecteur, ni directeur, ni contrôleur. — Le personnel se compose d'un payeur général chargé de la surveillance et de la direction du service et de trésoriers payeurs auxquels sont confiés non-seulement les travaux relatifs à la manipulation des correspondances, mais encore toutes les opérations de tréso-

rerie que comporte la réunion de plusieurs corps d'armée.

Ces agents sont nommés par le ministre des finances, sur la présentation de l'administration des postes.

Le matériel d'un trésorier payeur consiste en un fourgon militaire, conduit par les soldats du train, et dans lequel sont enfermés la caisse et les registres relatifs au service.

Le fourgon est toujours escorté de 15 hommes et 2 gendarmes, sans compter l'ordonnance que chaque agent de la trésorerie peut réclamer pour son service personnel.

Quand l'armée est en marche, la poste suit immédiatement le corps de l'intendance; au camp, elle prend place au centre, à quelques pas de l'état major.

C'est sous la tente que se font alors les diverses opérations du service. — Le fourgon est à quelques pas, confié à la garde

d'un factionnaire, et dans la boîte aux lettres accrochée à l'avant ou à l'arrière du fourgon viennent tomber ces correspondances écrites à la hâte, au milieu du tumulte et du bruit, et qui renferment sous leurs plis grossiers l'espoir et la joie de bien des mères éplorées.

Ah! il faut se hâter!

Le destin est aveugle et cruel!

Cette marque d'affection, ce témoignage de tendresse.... c'est peut-être le dernier souvenir qu'une mère recevra de son fils.

Le lendemain, il sera parti.... il aura combattu pour la gloire de son pays, pour l'honneur de son drapeau, et une balle impie aura fait un cadavre de l'être le plus chèrement aimé!

On m'a conté une histoire terrible; écoutez-la!

C'était en Crimée.... Un jeune soldat — un fils unique — atteint par la conscription

avait suivi les premiers contingents envoyés devant Sébastopol.

Au départ, sa mère l'avait longuement pressé dans ses bras, elle pleurait en l'embrassant, tandis que le malheureux enfant souriait aux rêves enivrés qu'il caressait dans sa folle imagination de vingt ans.

« Tu m'écriras.... disait la mère à travers ses sanglots.

— Oui.... mère, oui, je vous écrirai, répondait le fils, et de bonnes longues lettres qui vous diront que je vous aime, et qui vous rendront fière de moi!... »

Et il était parti! la malheureuse mère était revenue le cœur brisé s'asseoir au coin de l'âtre où elle avait retrouvé son mari!... le vieillard ne pleurait pas, lui, mais il était bien pâle, et son regard atone et fixe regardait les flammes grimper au fond du foyer.

Près d'une année se passa; l'inquiétude de la mère commençait à se calmer.

C'était une nature tendre et douce que celle de son fils; elle en était aimée, presque autant qu'elle l'aimait elle-même.

Jamais encore il n'avait manqué à la promesse qu'il avait faite, et tous les huit jours on recevait de lui une longue et affectueuse lettre....

Cependant le jeune homme faisait un rude apprentissage de la vie de soldat.

La plupart de ses camarades étaient tombés à ses côtés, lui seul restait debout. On eût dit que l'amour de sa mère le protégeait.

Un jour, à l'attaque du grand Redan, la fièvre de la bataille l'emporte tout à coup; il passe héroïquement à travers les balles qui pleuvent autour de lui, et va arracher à l'ennemi un glorieux trophée qu'il rapporte triomphant au camp!...

Cette fois ses chefs l'ont remarqué pendant le combat, et le général lui-même

attache sur son uniforme, troué par les balles, la croix de la Légion d'honneur.

Le soir même, le nouveau légionnaire envoyait au pays le récit palpitant de son héroïque fait d'armes, tout son cœur débordait, il avait des éblouissements en songeant à l'avenir.... il parlait de la fin prochaine de la guerre, de la joie du retour.... son père allait être fier, sa mère serait heureuse.... il remerciait Dieu avec effusion, de ce qu'il lui avait fait la vie si belle!

Et, le lendemain, la lettre achevée, fermée et expédiée, il repartait pour une nouvelle expédition, et pour de nouveaux dangers.

Cette fois, il ne devait pas revenir!...

La mort s'était embusquée sur la route.... une balle l'avait atteint,... et il était tombé à son tour pour ne plus se relever.

C'était là un triste dénoûment, sans doute, mais il y eut, dans ce qui suivit, un

incident qui est bien plus triste et plus poignant encore....

La malheureuse mère attendait toujours.... malgré la régularité avec laquelle elle recevait chaque semaine des nouvelles de son enfant.... elle ne parvenait pas à se rassurer....

Tout à coup, un bruit sinistre se répand dans la petite ville qu'elle habite.... on baisse les yeux quand elle passe dans la rue; on évite de la rencontrer; à son approche, on se parle à voix basse, sur le seuil des maisons....

Quel malheur est donc arrivé....

Son cœur se serre.... elle pense à son fils; un flot de larmes monte à ses yeux.

Hélas! il n'est que trop vrai.... bientôt, le doute n'est plus possible.... le journal a parlé!...

Celui qui faisait la joie de l'humble demeure ne viendra plus la visiter.... cette

chambre qui était la sienne et que sa mère ornait avec tant d'amour, cette chambre restera déserte.... tout est fini.... et les deux pauvres vieillards, désormais seuls au monde, s'isolent et se renferment pour pleurer à leur aise l'enfant qu'ils ont perdu !

Un soir, les deux vieux époux achevaient leur repas silencieux, assis, l'un en face de l'autre, quand la sonnette de l'antichambre retentit....

Ils tressaillent et se lèvent d'un commun mouvement....

Un homme est entré, et ils ont reconnu le facteur....

Huit jours auparavant, sa vue seule éveillait l'espoir dans la maison, mais que vient-il faire maintenant?

D'une main tremblante, la mère s'empare de la lettre qu'on lui présente.... elle l'ouvre avec une précipitation fébrile, et, après en avoir lu les premières lignes, elle tombe

sans mouvement dans les bras de son mari.

Cette lettre qu'elle vient de recevoir, est celle que son fils lui écrivait la veille de sa mort.

La terrible nouvelle a été plus prompte que la poste, et je doute qu'il y ait au monde rien de plus saisissant, que cette lecture d'une lettre où chaque ligne respire le bonheur, l'abandon, la confiance en la vie heureuse, quand on sait que la main qui l'a écrite est déjà glacée par la mort. Cette lettre faite pour la joie, c'est au milieu des larmes et des sanglots qu'elle est lue, et la douleur s'augmente de tout l'espoir que l'on avait fondé sur l'avenir!...

La vie des agents des postes militaires est une vie pleine de dangers et d'imprévu.

Quand le nombre des courriers, chargés du transport des dépêches entre le quartier général et les différents corps d'armée, est

insuffisant, ils sont tenus d'effectuer eux-mêmes ce transport. Dans ce cas, ils sont toujours escortés par des forces suffisantes.

Rien d'ailleurs ne rappelle les conditions du service postal dans les bureaux de poste.

Nous avons parlé de la boîte aux lettres accrochée aux flancs du fourgon : pendant que les lettres tombent dans la boîte, l'agent est à quelques pas, recevant ou payant les envois d'articles d'argent; — derrière encore, à quelques pas, ses hommes de corvée préparent son repas, — la soupe au café, la viande rôtie, la ration de pain, d'eau-de-vie, etc.

C'est un mouvement continu, une variété incessante d'incidents toujours nouveaux, une existence faite de privations, mais que relève cette gaieté gauloise qui est le fond du caractère de nos soldats, et qui fait la force de nos armées.

Tel est l'attrait de cette vie pour notre

vaillante armée d'employés, que, dès les premiers symptômes de la guerre, l'administration des postes et le ministère des finances sont toujours assaillis de demandes — c'est à qui voudra partir — pour aller chercher, non de l'avancement ou des distinctions, soyez-en sûr, mais cet inconnu qui exerce une si puissante séduction sur les cœurs jeunes.

Il n'y a qu'un regret pour tous ces esprits enthousiastes, c'est qu'il n'existe plus aujourd'hui d'armées permanentes!



MÉLANGES.

Un des épisodes les plus dramatiques de l'histoire des postes en France est certainement celui qui a rapport à l'évasion de M. de Lavalette, directeur général, en 1815, évasion si courageusement facilitée par la femme du célèbre fonctionnaire de l'Empire.

L'un de nos plus illustres romanciers l'a racontée déjà; nous nous contenterons d'y ajouter un épilogue généralement ignoré, et qui rentre plus spécialement dans notre cadre.

Tout le monde sait, dit Balzac, que la veille du jour fixé pour son exécution, M. de Lavalette, colonel de l'Empire, disparut tout à coup de la Conciergerie, où il était enfermé. — Ce jour-là, vers trois heures de l'après-midi, Mme de Lavalette, accompagnée d'une femme âgée, fut introduite, ainsi qu'elle en avait obtenu la permission, dans la chambre du condamné à mort.

Mme de Lavalette s'était fait transporter à la Conciergerie dans une chaise à porteurs, servie par un nommé Guérin, dit Marengo, son porteur ordinaire, et un nommé Brigant, commissionnaire, choisi ce jour-là par Guérin, pour remplacer un autre porteur ordinaire, alors malade. Les porteurs étaient dans l'usage de conduire Mme de Lavalette jusque dans la cour de la Conciergerie; elle sortit cette fois de la chaise dans la cour du Palais, et s'achemina pédestrement vers la grille de la Conciergerie.

Mme de Lavalette était malade ou censée malade; son valet de chambre dit aux porteurs :

« Arrêtez-vous ici, Madame est assez forte pour achever à pied le trajet qui lui reste à faire. »

La chaise fut rangée par les porteurs vers le mur du Palais de Justice, en dehors de la grille. On en tira un coussin en taffetas vert et un paquet volumineux. Madame portait un sac à ouvrage.

Mme de Lavalette, en arrivant à la Conciergerie, était vêtue d'une redingote de mérinos rouge, garnie de fourrure, et avait sur la tête un chapeau noir à plumes mélangées.

Elle entra avec sa fille et la dame Dutoit dans la chambre de son mari.

Le valet de chambre, appelé Benoist, demeura dans la première pièce.

Les porteurs avaient été reçus dans le corps de garde.

Benoist, qui était dans le secret de l'évasion, voyant approcher le dénoûment, alla s'assurer des porteurs. Il les trouva tous au corps de garde et les invita à boire avec lui.

Un seul refusa.

C'était Brigant.

« Camarade, lui dit Benoist, il y a vingt-cinq louis à gagner. Vous serez un peu plus chargé et vous n'aurez que dix pas à faire.

— C'est donc M. de Lavalette que nous allons emporter?

— Cela ne vous regarde pas, allez toujours. »

Brigant refusait. Il voulait absolument savoir qui l'on devait porter.

Enfin, il quitta la bricole, et, sans entrer chez les marchands de vin, s'en retourna chez lui.

Qu'on juge de l'inquiétude de Benoist.

Ceci faisait tout manquer.

Heureusement, Guérin jette les yeux sur un charbonnier en train de boire, et lui propose la bricole; ils partent lestement prendre la chaise; sept heures du soir sonnaient, il était par conséquent pleine nuit. M. de Lavalette, installé dans la chaise, attendait depuis quelques moments. On partit enfin.

Parlons de ce qui s'était passé dans l'intérieur de la prison.

Après le coup fait, un coup de sonnette avertit le concierge. Le geôlier courut à la prison; comme le concierge Roquette s'avançait de son côté pour savoir ce qu'on voulait, trois femmes, suivies du guichetier, arrivaient en ce moment de front dans l'avant-greffe.

Un mouchoir blanc couvrait le visage de Mme de Lavalette; elle sanglotait, et Mlle de Lavalette marchait à ses côtés en poussant

des cris de douleur; tout offrait le spectacle d'une famille livrée aux déchirements d'un dernier adieu.

Le concierge, attendri et trompé vraisemblablement par ce déguisement, n'eut pas la cruauté de soulever le mouchoir de Mme de Lavalette.

Sorti de la prison, le guichetier appela les porteurs. M. de Lavalette fut remplacé dans la chaise par sa fille, que l'on conduisit au couvent de l'Abbaye-aux-Bois.

Tandis que l'évasion s'accomplit, le concierge entra dans la cellule et fut bien étonné de voir Mme de Lavalette. Il dit à celle-ci : « Ah! madame, vous m'avez trompé. » Il veut sortir pour donner l'alarme; la femme résolue, qui craignait que son mari ne fût pas encore en sûreté, le retint de toutes ses forces.

« Attendez, monsieur Roquette! attendez, » dit-elle.

On se débat; l'habit se déchire.

Mais alors déjà le prisonnier était en sûreté!...

Dès que cette évasion fut connue à la préfecture et au ministère, de nombreux agents furent mis en activité; le signalement du fugitif inséré dans tous les journaux, adressé à toutes les autorités; on visita les hôtels garnis. La police ferma les barrières; on ne sortit de Paris qu'avec un passe-port. Tout fut inutile; nul indice pour diriger les poursuites; personne ne fit de révélation sur la retraite du fugitif.

Trois officiers anglais, dirigés par le général Wilson, l'avaient mis à l'abri des recherches. Revêtu de l'uniforme anglais, après avoir été caché quelque temps chez un ami, le fugitif s'était rendu, le 7 janvier 1816, rue du Helder, chez un camarade du général Wilson. Le lendemain, à sept heures du matin, il partit avec celui-ci

en cabriolet, franchit les barrières, et se rendit à Mons, d'où il passa à Munich.

Tel est le récit, et le public ne connaît guère que ces péripéties, déjà bien dramatiques, d'une évasion si admirablement combinée.

Mais ce que l'on ignore, c'est la suite, l'épilogue.

Il ne suffisait pas, en effet, de s'évader de la Conciergerie; il fallait encore gagner les frontières et passer à l'étranger.

Le trajet était long; on n'avait pas alors à sa disposition toutes les facilités que l'administration mit plus tard au service des voyageurs, et M. de Lavalette craignait en outre d'être reconnu en chemin par quelques-uns des employés de son administration, qu'il rencontrait à chaque relais de poste.

Cependant tout marchait à merveille.

Les chevaux brûlaient le pavé, les pos-

tillons généreusement payés ne songeaient qu'à l'aubaine qui leur tombait du ciel. L'infortuné fugitif commençait à respirer et l'espoir rentrait dans son cœur.

On était ainsi arrivé à un village dont le nom m'échappe.

C'était le dernier relais. Encore un effort, et la frontière est franchie!

Tout à coup M. de Lavalette, en mettant la tête à la portière, retient un cri de surprise et se prend à pâlir affreusement.

« Qu'y a-t-il? qu'avez-vous? demande un de ses compagnons de voyage.

— Là! là! voyez cet homme.

— Eh bien!

— Eh bien, cet homme que vous apercevez debout sur le seuil de sa porte, cet homme que vous voyez et qui nous regarde, c'est le maître de poste.... Je le connais.... et il me connaît.... comprenez-vous?... Je suis perdu! »

En parlant ainsi, M. de Lavalette avait fait un mouvement pour se rejeter au fond de la voiture; mais l'homme qu'il avait désigné à ses compagnons, le maître de poste qui le connaissait, s'avançait vers la voiture, à pas lents, et en jetant autour de lui des regards inquiets et soupçonneux.

Une fois arrivé auprès de la portière, il s'arrête, examine attentivement M. de Lavalette sous l'uniforme anglais dont il est affublé, et finit par le saluer avec une sorte de respect attendri....

« Monsieur, dit-il alors, vous venez de Paris, à ce que l'on m'a appris, et je désirerais savoir si vous n'avez pas entendu parler là-bas, de l'évasion de M. de Lavalette....

— De l'évasion! fit l'ex-directeur général en affectant un accent anglais prononcé, mais je ne sais.... j'ignore.

— Ah! c'est que je le connais, répond

le maître de poste avec un sourire doux et fin.

— Vous !

— Oui, je lui ai quelque reconnaissance, une vieille dette à acquitter, et je voudrais....

— Quoi donc ? »

Le maître de poste tira un rouleau de sa poche et le présenta à M. de Lavalette.

« Monsieur, ajouta-t-il aussitôt d'une voix où tremblait une profonde émotion mal contenue, il y a là dedans une centaine de louis : M. de Lavalette va se trouver à l'étranger, privé peut-être de ressources, du moins momentanément, et je vous serais obligé si vous vouliez bien vous charger de cette petite somme pour l'exilé. »

M. de Lavalette ne répondit pas.

Il suffoquait.

La joie, le trouble, l'attendrissement, mille

sentiments puissants étouffaient sa voix; mais il fut contraint de se contenir.

Dans de pareils moments, on doit craindre jusqu'à l'expression de la reconnaissance, et quoique M. de Lavalette eût été heureux de serrer les mains de cet excellent homme, il repoussa assez sèchement son offre, et quitta le relais sans même lui adresser un regard.

Seulement, arrivé à la frontière, quand tout danger eut disparu, et qu'il put se croire sauvé et à l'abri de toute trahison, il fit venir près de lui le postillon qui l'avait accompagné.

« Mon ami, lui dit-il, en lui mettant dix louis dans les mains, j'ai un service à te demander.

— Ah! je suis tout à vous! répond le postillon enthousiasmé par le pourboire; que faut-il faire?

— Presque rien.

— Mais encore.

— Avec ces dix louis, tu boiras à la santé de ton maître, et lui diras que M. de Lavalette est sauvé !

LA POSTE PNEUMATIQUE.

La cinquième série de la grande et belle publication illustrée que M. Louis Figuier a entreprise sous ce titre : *Merveilles de la science*, ou *Description populaire des inventions modernes*, vient de paraître à la librairie Furne, Jouvet et Cie.

Nous en extrayons la page relative à la poste pneumatique de Londres. Cet extrait donnera à nos lecteurs une idée de l'intérêt que présente l'ouvrage de M. Louis Figuier :

Un inventeur, M. Medhurst, avait proposé, en 1810, d'utiliser la pression de l'air pour le transport des lettres et des bagages.

Un ingénieur anglais, M. Latimer Clarke, a de nos jours repris cette idée, et a fait à Londres une application pratique de l'emploi de la pression de l'air pour le transport des lettres dans l'intérieur d'une ville.

Voici quelles étaient les dispositions essentielles du système que M. Latimer Clarke fit breveter en Angleterre, les 28 janvier 1854 et 11 juin 1857 :

Les diverses stations de la poste étaient reliées par une série de tuyaux, dans l'intérieur desquels était placé un cylindre, ou piston, servant de boîte, et portant les lettres et les paquets. Quand on faisait le vide dans le tuyau, la pression atmosphérique agissant sur la partie extérieure du piston, qui jointait fort exactement au tube, grâce à des bandes de caoutchouc placées sur son contour, ce piston-boîte était chassé rapidement à l'intérieur du tuyau. Des *réservoirs de vide*, ou d'air comprimé, étaient distri-

bués sur le trajet du tube, afin de profiter du travail des pompes dans l'intervalle des envois. L'arrêt du piston-boîte se produisait au moyen d'une introduction d'air destiné à ralentir la marche, et d'un tampon muni de ressort, comme ceux des wagons des chemins de fer, pour produire l'arrêt complet.

Les essais faits à Londres du système de M. Latimer Clarke ayant justifié les prévisions de l'inventeur, une ligne de tuyaux fut établie, à titre d'expérience, par la Compagnie des postes, et fonctionne depuis 1858 dans cette ville pour le transport des dépêches.

La poste *pneumatique* ou *atmosphérique* existe aujourd'hui et fonctionne dans quelques quartiers de Londres. Quatre tuyaux atmosphériques relient le bureau central de la compagnie de la poste pneumatique, à quatre succursales voisines, dont la plus éloignée se trouve à 1400 mètres.

Enfoncés dans le sol à 80 centimètres de profondeur, les tuyaux sont en alliage à base de plomb; leur diamètre est de 4 à 5 centimètres; ils sont enfermés dans des tuyaux en fonte, pour les traversées des rues.

Les dépêches sont placées dans des étuis en cuir, de 10 centimètres de longueur, qui glissent à frottement, le long des parois intérieures des tuyaux. Une machine à vapeur fait le vide dans ces tubes. Les communications entre le réservoir et les conducteurs sont établies à l'aide de petits tuyaux en plomb munis de robinets.

Voici comment se fait l'envoi des paquets ou lettres, à travers ce système de tuyaux :

La succursale qui a une dépêche à transmettre au bureau central sonne l'employé de ce poste à l'aide d'un fil télégraphique souterrain. Dès que la sonnette fonctionne,

l'étui porteur de la dépêche à expédier doit être mis dans le tuyau. Au moment où l'employé du poste central met ce tuyau en communication avec le réservoir, en ouvrant le robinet, la pression atmosphérique force l'étui porteur à s'acheminer vers le poste central et l'y conduit lentement.

A l'aide d'une disposition très-simple, les dépêches sortent automatiquement des tuyaux et tombent sur la table de l'employé. A cet effet, chaque tuyau est muni, à quelques centimètres de son extrémité, qui est hermétiquement fermée, d'une petite porte de la dimension de l'étui. Cette porte, maintenue ouverte par un ressort, se ferme sous l'action de la pression atmosphérique, quand on met le tuyau en communication avec le vide. Au moment où l'étui arrive au-dessus de la porte, la pression atmosphérique devient égale des deux côtés, le ressort fait ouvrir la petite porte, et l'étui tombe sur la table.

C'est par cette même porte qu'on introduit l'étui qui doit être envoyé à l'autre station.

Les ingénieurs anglais n'emploient pas l'air comprimé pour envoyer les dépêches du poste central dans ses succursales. Ils ont préféré conduire jusque dans ces stations de petits tubes en plomb communiquant avec le réservoir du vide, dans l'hôtel de la compagnie. Ces tubes sont munis de robinets, semblables à ceux qui fonctionnent dans le poste central; de sorte que la manœuvre, quand il s'agit d'envoyer dans une succursale une dépêche de l'administration centrale, est la même que nous venons de décrire. L'employé de cette succursale, averti par la sonnerie du poste central, ouvre le robinet du vide et attend la dépêche.

Le poste central de la Compagnie électrique est situé au troisième étage. Ce fait

n'est pas sans intérêt, car il indique que les tuyaux peuvent être fortement coudés sans arrêter le passage de l'étui.

On conserve toujours à la station centrale un réservoir rempli d'eau, dont on peut faire usage lorsque, par accident, l'étui à dépêches se trouve arrêté au milieu de son trajet. L'eau, lancée d'une certaine hauteur, dans le tuyau, par sa pression, chasse l'étui, et le conduit à l'extrémité de son parcours.

Tel est l'ingénieux système de *poste pneumatique* qui fonctionne à Londres depuis 1860.

UNE BOITE AUX LETTRES EN PLEINE MER.

Nous empruntons au plus spirituel, au plus infatigable de nos chroniqueurs, à celui qui a le plus contribué, dans ces derniers temps, à la vulgarisation des idées utiles, la description du plus singulier établissement de poste qui soit au monde.

Nous laissons la parole à M. Léo Lespès (Timothée Trim).

« Quand nous recevons, dit-il, la lettre d'un parent, d'un ami, nous oublions les travaux consécutifs qui nous permettent de correspondre à de si grandes distances.

« Les chemins de fer n'ont pas été faits en un jour....

« C'est à Cyrus que l'on doit les premières postes régulières....

« Il exigea des chevaux de poste la vitesse du vol des grues, et il fit construire des chars à quatre roues, pour transporter les dépêches de jour et de nuit.

. . . .

. . . .

« Mais voici que les journaux nous initient à un nouveau moyen de correspondance.

« La poste aux lettres en mer !...

« Il existe, depuis plusieurs années, un bureau de poste en pleine mer, que ne surveille et ne dirige aucun agent, et dont le service se fait pourtant avec régularité.

« Ce bureau de poste est établi sur un des promontoires les plus avancés en mer de la pointe méridionale extrême de l'Amérique (Patagonie), ayant en face la Terre de Feu, et situé, par conséquent, vers le milieu du célèbre détroit de Magellan.

« Près du port Famine, sur une saillie de

roche bizarrement découpée, s'élève, presque baigné dans la mer Magellanique, un poteau ayant une hauteur de quelques mètres, carré et fortement enfoncé dans l'anfractuosité du rocher. Comme désignation plus précise, ce poteau se découvre après que l'on a doublé les caps Monmouth, Valentyn, Isidore.

« Sur le milieu du poteau sont barbouillés en rouge ces deux mots : *Post-Office*, et au-dessous est suspendu, par une chaînette en fer, un baril de moyenne grandeur, dont le couvercle, pourvu d'une charnière, peut être ouvert ou fermé librement, car il n'y a ni serrure ni cadenas.

« Ce baril est le bureau de poste des deux grands Océans, et voici comment fonctionne le service du *Post-Office*.

« Les navires passant dans le détroit de Magellan et se rendant à destination des pays situés dans l'océan Pacifique, déta-

chent vers le bureau de poste une embarcation montée par un officier du bord. Cet officier est porteur de lettres destinées au port de mer d'où il est parti, au Havre, à Bordeaux ou à Marseille, par exemple. Il dépose dans le baril le paquet contenant sa correspondance, et prend les lettres ou paquets se trouvant dans ledit baril, déposés là par un navire venu de l'océan Pacifique, et qu'il emporte à son bord.

« Le paquet de lettres, déposé par cet officier dans le baril, sera plus tard recueilli par un navire se rendant en France, comme lui-même a recueilli les lettres destinées aux contrées baignée par l'océan Pacifique, sur lesquelles il se dirige, et, de cette façon, sans qu'il soit besoin d'autres mains que celles de l'officier, qui prend et qui dépose dans le baril les lettres et les paquets. Ce *Post-Office* sert de bureau de correspondance internationale entre les deux mondes, cor-

respondance la plus respectée, la plus inviolable qui existe, et qui se fait par un échange tacite de procédés mis en pratique par les marins naviguant sous n'importe quel pavillon.

« C'est une touchante pensée que celle qui a présidé à l'établissement de cette poste.

« Sans voiture, sans facteur, sans préposé, le marin, perdu dans les mers lointaines, peut écrire à sa famille;

« Déposer sa lettre dans cette boîte autour de laquelle mugissent les vagues,

« Et se souvenir de la terre natale.

« Les montagnes de glace peuvent s'élever; les mers polaires ont beau faire tempête, les ouragans peuvent couvrir tout bruit de leur voix terrible :

« La civilisation est plus forte que tous ces éléments destructeurs.

« Et la feuille de papier, déposée dans le bureau de poste voisin du port de Famine,

« Dans la cavité de ce poteau inébranlable au milieu de la tourmente,

« Ira redire à l'Europe les souffrances, le courage et la foi de nos intrépides marins. »

LES POSTES EN PIÉMONT.

Le service des postes en Piémont commença à être constitué vers l'année 1561. Avant cette époque, il était exécuté aux frais des communes ou des particuliers autorisés par l'État à prélever sur les lettres transportées une taxe qui variait suivant le service rendu.

Dans quelques contrées, ce service était exécuté par abonnement à prix ferme, ainsi qu'il résulte d'un contrat, en date du 1er janvier 1557, par lequel l'illustre Jean François

Bertrulle, notaire de Piperagno, avait donné pour quatre ans aux sieurs Georges de Mediolano et François Muratory du village de la Trinité, le service de la poste de Coni pour le prix de 30 écus d'or du Soleil.

Emmanuel-Philibert fut le premier des ducs de Savoie qui tourna son esprit vers cette branche importante de l'administration, en nommant par lettres patentes du 10 janvier 1561, maître général des postes, un certain Messer Scaramuccia ou Scaramuzza du mont Cassia de la Marche d'Ancône.

Les revenus des postes furent cédés à ce maître général moyennant un tribut annuel de 700 écus, réduit ensuite à 500, et variable enfin suivant l'importance de ces mêmes revenus.

Plus tard, les maîtres généraux des postes changèrent leur titre contre celui de général des postes et on y ajouta celui d'amiral du

Pô et d'autres fleuves royaux, afin qu'ils veillassent à ce que ces fleuves, comme voies de communication, fussent toujours tenus propres et navigables.

Les divers règlements qui ont paru de 1561 à 1600 se rapportent plus particulièrement à la poste aux chevaux.

Des privilèges nombreux furent accordés aux maîtres de poste : exemption du logement militaire, exemption des charges personnelles, de monture et d'autres impôts, et des hypothèques, avec faculté d'avoir et de porter les armes octroyées et permises aux officiers de cavalerie.

Tous ces privilèges étaient concédés dans le but de fortifier l'établissement de la poste aux chevaux. Ce qui y contribua surtout, ce fut sans aucun doute la parenté des ducs de Savoie avec les différentes cours de l'Europe, et aussi, la position géographique du pays qui le rendait intermédiaire naturel des

courriers qui voyageaient toutes les semaines, soit entre Lyon et Rome, empruntant la voie de Pont de Beauvoisin, Novalaise, Suze, Turin, Alexandrie, Gênes, soit entre Venise et Lyon, passant par Milan, Novare et Verceil.

Avant le dix-septième siècle, il n'est pas question du transport des lettres particulières. C'est seulement dans un édit de Charles-Emmanuel Ier, en date du 10 mars 1604, que l'on commence à parler de la poste privée : cet édit, lequel défend aux cochers, piétons et voituriers de distribuer aucune lettre, à titre gratuit ou autre, et enjoint aux gouverneurs de faire arrêter tous les courriers étrangers, piétons, et tous autres, porteurs de lettres ou dépêches non munis d'un passe-port signé du général des postes.

Semblables prohibitions sont confirmées dans un ordre de Charles-Emmanuel en

1616, de la régente Christine, en 1641, et dans un dernier de Charles-Emmanuel II, en 1649.

En 1690, il fut conclu à Carignan, le 30 juillet, une première convention de poste avec les sieurs Théophile Thélusson et Isaac Guiguier de Genève pour la transmission des correspondances du nord de l'Europe à travers la vallée d'Aoste, durant l'occupation de la Savoie par une partie de l'armée française. Après la paix de Turin, une seconde convention fut conclue avec la France en 1696.

En 1697, le duc Victor-Amédée II réunit aux Finances le produit des postes qui jusqu'alors avait été le bénéfice des généraux des postes. Le marquis Philippe-Jacinthe Gontery de Cavaglie, dernier général des postes, reçut à titre de rachat une pension annuelle et viagère de 12000 livres, réduite après sa mort en une rente annuelle de 3000 faite à ses héritiers.

Les postes furent alors administrées par un directeur particulier de 1697 à 1709, et sous sa surveillance elles furent affermées pour 6 ans à une société de Français; elles passèrent ensuite, pour 6 autres années, entre les mains des sieurs Antoine Olivier et Marcel Gamba, qui firent d'actives tentatives pour obtenir l'établissement d'un bureau de poste piémontais à Rome, sur le modèle de celui que *la France et l'Espagne y possédaient déjà.*

Cette concession paraît avoir rencontré de sérieux obstacles, car ce ne fut qu'après la paix du 11 avril 1736 que cette faveur put être obtenue. Ce bureau subsista à Rome jusqu'en 1798.

Un service de poste fut également établi entre le Piémont et Genève en 1720 et ne fut supprimé que vers la fin du siècle.

En 1710, les postes cessèrent d'être affer-

mées, et furent directement administrées par le gouvernement.

Une vaste réforme fut apportée alors dans ce service par deux édits du roi Victor-Amédée II, l'un, en date du 12 août 1718, le second, en date du 14 janvier 1720.

La taxe des lettres simples variait de 5 à 15 centimes, suivant la distance parcourue; cette taxe nous paraît minime, mais il faut se rappeler qu'au temps où elle était appliquée, l'argent représentait une valeur bien supérieure à celle d'aujourd'hui.

Les bureaux de poste existant alors en deçà des montagnes étaient au nombre de 42, et le personnel des employés se composait de 39 individus dont 22 attachés à la direction de Turin, 13 répartis dans les directions secondaires de Nice, Alexandrie, Novare, Aroua, Borgomanero, Casal, Tortone et Verceil, et 5 dans les bureaux de Rome et Genève.

En 1773, en raison du développement que prenait le service des postes, et pour faire disparaître des abus manifestes, un contrôleur fut nommé sous la dépendance immédiate du ministre des affaires étrangères et reçut la mission de veiller à la conservation des droits royaux, de faire exécuter les règlements, et de signaler les contrevenants.

Quelques années plus tard, le Piémont ayant fait partie des départements français, les ordonnances émanant du nouveau gouvernement remplacèrent celles qui régissaient l'ancienne administration, et elles continuèrent d'être observées jusqu'à l'année 1818.

C'est en effet le 12 août de cette année que des lettres patentes royales créèrent une direction générale, sous la dépendance du ministre des affaires étrangères, et commencèrent une véritable réforme dans cette ad-

ministration des postes qui allait enfin se trouver constituée.

Depuis cette époque, le Piémont a fait des progrès rapides et sérieux.

En même temps qu'il adoptait la taxe uniforme, le pays introduisait l'usage des timbres-poste pour l'affranchissement des lettres, avec cette différence toutefois que l'on n'y créait pas une taxe de faveur pour l'affranchissement, comme cela a lieu en Angleterre, en Belgique, en France et en Allemagne; il est juste de faire remarquer qu'aucun État en Europe n'a adopté une taxe ussi modique que le Piémont Le service des postes institué, pour ainsi dire, en vue de la commodité exclusive des particuliers, ne rapporte qu'un faible bénéfice à l'administration, qui en retire à peine la somme nécessaire à couvrir les dépenses de l'exercice.

Aux considérations qui précèdent, il ne

sera pas sans intérêt d'ajouter quelques mots sur l'organisation actuelle de l'administration des postes italiennes (1861).

L'administration des postes embrasse actuellement toutes les provinces du royaume, et se divise en administration centrale et en administration provinciale.

La haute direction et la surveillance des diverses parties du service sont attribuées à l'administration centrale qui relève du ministère des travaux sous le titre de *direction générale.*

L'administration provinciale se compose de :

Directions divisionnaires	11
— locales	103
Bureaux principaux	258
— secondaires	1 337
— de distribution	496
Total	2 205

Les directions divisionnaires exercent leur

autorité sur tous les établissements de poste de leurs divisions respectives.

On n'emploie dans les directions divisionnaires et locales et dans les bureaux principaux que des agents de choix.

Les bureaux secondaires et les bureaux de distributions sont dirigés par des employés auxquels leur admission ne donne pas le droit de parcourir l'échelle de tous les grades.

Ils jouissent d'appointements basés sur le produit du bureau dont ils sont titulaires.

Auprès des directions locales les plus importantes, se trouve un bureau d'inspection chargé de veiller à ce que les intérêts de l'administration soient scrupuleusement protégés.

Le nombre des employés de l'administration est de 8499, répartis ainsi qu'il suit :

Administration centrale.................	76
— provinciale..............	1 708

Commis titulaires des bureaux secondaires.	1 337
Suppléants	1 337
Commis-adjoints des bureaux principaux..	45
Distributeurs	496
Facteurs	580
Facteurs ruraux	1050
Garçons de bureau	410
Courriers[1]	216
Maîtres de poste	244
Postillons	1 000

Le transport des dépêches s'effectue soit par les voies ferrées, soit par les voitures, soit à cheval ou à pied.

Les communes les plus importantes reçoivent et expédient journellement leurs correspondances; celles qui sont situées sur les lignes de chemins de fer sont servies deux fois, ou plus souvent, par jour, au moyen de bureaux ambulants.

Le premier bureau ambulant établi en

1. Ceux de la Sicile ne sont pas compris dans ce nombre.

Italie remonte au 1er janvier 1855, c'est celui de la ligne de Turin à Gênes.

Les avantages qu'on recueillit des premières expériences de ce système engagèrent l'administration à lui donner une plus grande extension en créant des bureaux ambulants, non-seulement sur les principales lignes, mais encore sur les lignes secondaires.

Par le moyen de ces bureaux, les correspondances sont transportées avec la plus grande célérité à leur destination et l'on évite le retard qu'apportaient les bureaux de poste dans le dépouillement et autres opérations qui se font pendant le trajet.

A chaque bureau ambulant sont attachés deux employés et un garçon de bureau, et ce nombre ne pourrait être augmenté sans gêne pour le service, vu l'exiguïté du compartiment, dont l'intérieur est entièrement approprié aux besoins du service.

Un service identique vient d'être établi



par l'administration des postes au moyen de ses vapeurs qui sillonnent le lac Majeur et le lac de Côme.

Indépendamment des moyens de transport susindiqués, l'administration entretient des services maritimes avec l'île de Sardaigne et les provinces méridionales du royaume, et profite de tous les vapeurs de commerce en partance.

La distribution des lettres à domicile n'a lieu que dans les villes les plus importantes.

L'administration des postes a toujours rencontré beaucoup de difficulté à donner une grande extension au service des facteurs, à cause de l'habitude qu'a prise et conservée le public, de retirer lui-même ses lettres des bureaux de poste, et aussi parce qu'en Italie il n'existe pas de portiers dans les maisons.

Pendant que l'administration, dans ses

règlements, défend expressément aux facteurs de monter les escaliers pour effectuer la remise des correspondances, elle les oblige, dans les instructions verbales, à monter même à un quatrième, malgré l'inconvénient qui en résulte pour la rapidité de la distribution.

Jusqu'en 1858, la direction centrale s'était préoccupée de l'établissement d'un service de poste rurale modelé sur celui de la France et celui de la Belgique qui ne laissent rien à désirer. A la suite d'études approfondies, on reconnut que la création d'un tel service entraînerait une dépense de plus de 700 000 francs par an, et que cette dépense ne serait couverte qu'en partie, attendu que l'instruction encore arriérée ne laissait pas l'espoir de voir augmenter la correspondance dans une proportion satisfaisante.

Si cette idée devait être abandonnée par des considérations financières, on y suppléa

du moins en instituant un service rural économique dont l'organisation, bien que ne réunissant pas les conditions qu'on admire dans les administrations des postes des pays nommés ci-dessus, présente néanmoins de grands avantages aux populations des campagnes. Toutes les communes de l'ancien État sarde dans lesquelles il n'y a pas de bureau de poste peuvent maintenant recevoir et expédier leurs lettres, soit par le moyen des bureaux de distribution établis dans les principales localités, soit par les facteurs ruraux qui d'ordinaire sont les agents des communes mêmes, et auxquels l'administration des postes accorde une faible rémunération pour ce dernier service.

Ces facteurs sont chargés en outre de prendre dans les boîtes aux lettres des communes privées de bureaux de distributions les correspondances, qu'ils transportent au

bureau le plus voisin, d'où elles sont acheminées sur leur destination.

L'échange des correspondances internationales est réglé par des conventions avec les gouvernements étrangers qui, tous, à l'exception de l'Espagne, admettent la liberté d'affranchissement à des prix très-modérés.

Enfin, pour répondre à un vœu souvent exprimé par les organes les plus accrédités de l'opinion publique, vœu qui était partagé par l'administration, on a traité récemment avec la France et la Suisse pour la transmission de petites sommes d'argent au moyen du mandat sur la poste.

Telle est la situation de l'administration des postes du royaume d'Italie représentée à grands traits. Les prodigieux événements qui se sont succédé depuis quelques années ont rendu plus pénible une tâche déjà difficile. Il ne faut pas oublier, en effet, que

dans les nouvelles provinces annexées, on avait comprimé les plus innocentes aspirations aux moindres améliorations sociales, qu'il n'y existait aucun service postal, et que les gouvernements apportaient même toute espèce d'obstacle à cette institution qui, à bon droit, peut être comptée parmi les plus puissants auxiliaires du progrès.

Le nouveau royaume d'Italie a donc bien mérité de la civilisation par les généreux efforts qu'il a tentés dans ce sens.

LES POSTES EN ALLEMAGNE.

C'est au comte François de la Tour et Taxis que l'Allemagne est redevable, en partie, de l'organisation des postes.

Cette organisation remonte au commencement du seizième siècle.

Avant cette éqoque, chaque ville importante entretenait des courriers chargés du transport des lettres, soit dans l'intérieur de ces villes, soit en dehors de leur territoire. Ces courriers étaient, en outre, chargés de quelques offices judiciaires.

Cet état de choses subsista quelque temps, mais l'incertitude règne sur l'époque où ce service spécialement affecté aux affaires de la cité fut mis à la disposition du public.

Au treizième siècle, il existait déjà un moyen régulier de communication à l'aide duquel les nouvelles des villes de la Lombardie parvenaient à celles de l'Allemagne méridionale. Il est également fait mention de convois qui partaient de l'intérieur et dont les principaux centres étaient Hambourg, Cologne et Nuremberg. Les messagers de la première de ces villes visitaient les villes de la mer du Nord jusqu'à Riga d'un côté, et de l'autre jusqu'à Rotterdam; ceux de Cologne se dirigeaient vers la Hollande et l'Allemagne méridionale, tandis que Nuremberg envoyait les siens jusqu'à Vienne. Peut-être n'est-il pas inutile d'ajouter que le service de ces courriers dépendit, pendant longtemps, beaucoup moins des au-

torités municipales, que des corporations marchandes dont ils avaient surtout pour mission de servir les intérêts.

Toutefois, l'institution de simples messagers ne pouvait répondre aux besoins toujours croissants des courriers. On songea à l'établissement d'un service plus étendu, et c'est de ce besoin qu'est né le service des marchandises.

Il s'effectuait de la manière suivante :

Ordinairement, des voituriers prenaient les marchandises dans une ville et les conduisaient à une autre, où, s'ils ne devaient pas eux-mêmes achever le voyage, ils les remettaient à de nouveaux voituriers. Mais habituellement le vendeur faisait prix avec un charretier pour qu'il livrât avec diligence, et sous sa responsabilité, au domicile de l'acheteur, les marchandises vendues. Des documents certains prouvent que ces engagements étaient exactement tenus,

et que des peines édictées par la loi pouvaient être appliquées en cas de lenteur, de négligence ou d'infidélité. En outre de ces voituriers, on retrouve, jusqu'à la fin du quinzième siècle, trace de messagers en voiture circulant entre Hambourg et Nuremberg. Leur voyage avait lieu toutes les semaines, de chacune de ces deux villes, et ils étaient accompagnés de conducteurs qui devaient avoir soin des chevaux et des voitures.

A côté de ces services nous avons à mentionner une autre institution non moins utile, mais singulièrement originale, qui exista longtemps en Allemagne, et y est restée célèbre sous le nom de *Poste des Bouviers*. Il est facile de comprendre qu'en raison du métier qu'exerçaient les *bouviers* on ait cru devoir les charger du soin de transporter les lettres, messages et nouvelles. Les exigences de leur profession les obligeaient à avoir des chevaux. Ils fréquen-

taient des endroits éloignés et visitaient souvent les couvents et les abbayes. Toutefois l'on ne doit regarder la *Poste des Bouviers* comme établissement officiel, qu'à partir du jour où cette corporation fut organisée sur des bases définitives. Dès cette époque, elle obtint partout une place importante dans l'histoire des villes, et rendit de réels services aux municipalités. Celui qui, à Essling, voulait ouvrir un étal de boucher, devait avoir d'abord un cheval, s'engager dans la compagnie de cavalerie de la ville et faire le service de la poste à tour de rôle. Les courriers, soit à cheval, soit en voiture, annonçaient par tous les endroits où ils passaient leur départ et leur arrivée, au son du cor, et c'est pour cette raison que l'on voit encore cet instrument figurer dans les armoiries de la corporation des bouchers. De là vint sans doute aussi l'usage, pour les postillons, du cor et des

bruyantes fanfares dont l'écho s'est prolongé jusqu'à nous. La *Poste aux Bouviers* a duré jusqu'au dix-septième siècle, époque à laquelle Jacob Hénot entreprit de réunir sous Rodolphe II toutes les postes de l'Empire sous un même règlement. Malheureusement les documents parvenus jusqu'à nous sur cette question sont insuffisants, et il est difficile de dire ce qui advint jusqu'au jour où les postes allemandes passèrent entre les mains des membres de la famille de la Tour et Taxis.

Une autre institution qui se forma dans les villes de la mer du Nord, et établit des communications postales avec Lubeck et Hambourg, nous a paru digne d'être mentionnée. Dès la fin du quatorzième siècle, l'ordre des chevaliers teutons possédait, en Prusse, une poste aux chevaux parfaitement orga-

nisée. Au chef-lieu de l'ordre, à Marienbourg, siége du grand maître, le plus élevé des maréchaux remplissait, comme maître général de l'écurie, les fonctions qui étaient naguère du ressort d'un maître et d'un receveur de poste. Le commandeur devait veiller à l'expédition, au départ, à l'arrivée d'une lettre, et s'assurer de sa remise à destination. Le grand maître, par ce moyen, pouvait mettre à l'épreuve les capacités administratives de ces divers commandeurs. Mais ce service n'exista jamais qu'entre Marienbourg et les commanderies ; le reste des sujets de l'ordre n'y avait aucune part.

Les courriers à cheval qui furent appelés les *Wittingen* étaient tout à fait distincts de ce service. C'étaient les anciens propriétaires fonciers datant de la première conquête du pays par les Danois, et qui, dès l'origine, avaient soutenu la cause des chevaliers de l'ordre avec une grande fidélité.

Répandus dans un pays étroit, ils s'offrirent comme un moyen vivant de communication et furent soumis comme tels à de nombreuses réquisitions. Ainsi que le dit le langage du moyen âge, ils devaient se tenir eux et leurs chevaux à la disposition du grand maître pour porter, au premier signal, les lettres d'une importance particulière à l'endroit indiqué. Ils remplissaient ainsi l'office que remplissaient les *bouviers* dans l'Allemagne méridionale.

Vers l'an 1500, un membre de la famille de la Tour et Taxis, nommé François, conçut le plan d'une organisation générale des postes en Allemagne. Son fils, Jean-Baptiste, développa ses projets, et établit en 1516, avec l'autorisation de l'empereur Maximilien, un service entre Bruxelles et Vienne, jugé d'une grande importance parce que le prince possédait en même temps les Pays-Bas et l'Autriche. Le 18 octobre 1518, à Augs-

bourg, Charles-Quint signa un diplôme qui nommait Jean-Baptiste directeur général des Postes dans les provinces néerlandaises.

Pendant l'année 1543, Léonard, fils de Jean-Baptiste, organisa une seconde ligne, qui allait des Pays-Bas en Italie par Liége, Trèves, Spire, Augsbourg, la Souabe et le Tyrol. Le soulèvement des Belges et des Hollandais contre l'Espagne arrêta le transport des lettres et des dépêches. La famille la Tour et Taxis, dans ses efforts pour le maintenir, essuya des pertes énormes et s'endetta, mais Léonard ne se laissa point accabler. Il prit ouvertement le parti de Philippe II et soutint sa cause avec tant d'obstination, que le prince reconnaissant lui donna pour devise : *Perpetua fide*[1].

Le 16 juin 1595, Rodolphe II nomma

1. Alfred Michiels.

Léonard Taxis directeur général des Postes dans tout l'empire : l'établissement prit dès lors le titre de *Postes impériales*. Dix ans après, Léonard obtenait le titre de baron; enfin, il termina sa vie en 1612, à l'âge de quatre-vingt-dix ans.

Matthias et Ferdinand II accordèrent à son fils Lamoral l'hérédité de sa charge pour tous ses descendants de l'un et de l'autre sexe. En 1621, le dernier empereur l'éleva au rang de comte. Il établit deux nouvelles lignes de communications postales, l'une qui traversait les Alpes, l'autre qui allait de Francfort-sur-le-Mein à Leipsick, Hambourg, Nuremberg, Prague et Vienne. Les agrandissements successifs avaient rendu l'entreprise fort avantageuse; elle rapportait chaque année un million de florins ou deux millions trois cent mille livres, revenu considérable en tout temps, mais qui alors constituait une fortune royale.

La famille la Tour, néanmoins, ne desservait pas l'Allemagne entière. L'Autriche, le Brandebourg, la Saxe Électorale, la Hesse et le Mecklembourg avaient des administrations locales. Mais la Belgique, la Bavière, le pays de Bade, le Wurtemberg, le duché de Darmstadt, les duchés saxons, tous les États ecclésiastiques, toutes les villes libres et un grand nombre de principautés formaient le domaine des Postes impériales.

Une maison qui possédait un privilége si lucratif devait obtenir facilement les honneurs qu'elle convoitait.

En 1686, Eugène-Alexandre fut élevé à la dignité de prince; six ans auparavant Charles II l'avait nommé grand d'Espagne et lui avait donné la seigneurie de Braine-le-Comte, dans le Hainaut, entre Mons et Bruxelles. La famille menait alors la vie la plus somptueuse : elle habitait la capitale du Brabant, où elle possédait un hôtel ma-

gnifique; elle y recevait toutes les notabilités du pays, tous les étrangers de distinction. La cour lui empruntait la plus grande partie de son éclat.

On estime que pendant le dix-huitième siècle la maison la Tour et Taxis gagnait chaque jour une vingtaine de mille livres, ce qui faisait par an quatre millions de bénéfice nets, quoiqu'elle employât vingt mille hommes et un plus grand nombre de chevaux, car elle transportait seule les voyageurs aussi bien que les dépêches. Nul n'avait le droit d'établir de messageries là où régnait la famille privilégiée.

Elle possédait en Allemagne une foule de châteaux, de domaines et d'hôtels. A Francfort-sur-le-Mein, le palais où siégeait naguère la Diète germanique était sa propriété. D'un seul coup, elle acheta les seigneuries de Scheer et de Friedberg en Souabe, sur les rives du Danube, pour

4 500 000 fr. Mais elle paraît surtout avoir acquis avec plaisir l'ancien monastère de Saint-Émeran, fameuse abbaye de Ratisbonne. Alexandre-Ferdinand de la Tour et Taxis, né en 1704, passait régulièrement la froide saison dans ce vaste et célèbre prieuré. Commissaire principal à la Diète qui délibérait dans cette ville, ses immenses revenus lui permettaient d'en faire les honneurs. Il tenait table ouverte, donnait des bals splendides, faisait jouer la comédie et tirer des feux d'artifice. De grandes chasses à courre avaient lieu sur ses propriétés. Il entretenait les meilleurs musiciens de l'Allemagne pour sa chapelle. Une armée de valets, de palefreniers, de coureurs peuplaient la propriété et ses dépendances. Les concerts étaient publics. Une foule d'embellissements, que les voyageurs admirent à Ratisbonne et dans ses promenades, sont dus à la famille la Tour. Elle avait loué indéfini-

ment le théâtre de la ville et le prêtait gratis aux acteurs. Le même prince Ferdinand, que nous venons de citer, fut un moment le seul appui du malheureux Charles VII : il payait ses dépenses, tandis qu'il habitait Francfort-sur-le-Mein, après avoir été chassé de la Bavière par les armées autrichiennes[1].

Cela dura à peu près ainsi jusqu'au dix-neuvième siècle; mais en 1808, lors de la dissolution de l'Empire, un autre ordre de choses commença. Toutefois, le recès du 25 février conserva à la famille la Tour et Taxis le domaine utile des postes allemandes. Les revenus lui en furent assurés, sauf les arrangements particuliers à prendre avec les souverains des divers États. C'est ainsi que la Bavière, en 1809, et le grand-duché de Bade, en 1811, traitèrent avec le prince la Tour et Taxis, et lui payèrent,

1. Loc. cit.

pour la cession de ses droits, l'indemnité qui fut fixée d'un commun accord.

Le Wurtemberg procéda autrement.

A l'époque où une alliance française vint augmenter son influence, il crut pouvoir faire acte de puissance, en dépouillant le prince de la Tour et Taxis des postes du nouveau royaume. Mais un moment devait venir où une réparation serait donnée au prince, et ce fut le Congrès de Vienne qui la lui offrit :

« La maison des princes de la Tour et Taxis conservera la possession et les revenus des postes dans les États confédérés, telles qu'elles lui ont été assurées par le recès de la députation de l'Empire du 25 février 1803, ou par des conventions postérieures, autant qu'il n'en sera pas autrement disposé par de nouvelles conventions, librement stipulées de part et d'autre. En tous cas, les droits et prétentions de cette maison, soit à la conservation des postes,

soit à une juste indemnité, tels que le susdit recès les a établis, seront maintenus. — Cette disposition s'applique aussi au cas où l'ancienne administration des postes aurait été abolie depuis 1803, et contrairement au recès de la députation de l'Empire, à moins que l'indemnité n'ait été définitivement fixée par une convention particulière. » (Art. 17 de l'acte sur la constitution fédérale de l'Allemagne, du 8 juin 1815.)

FIN.


BRITISH
24 JY 82
MUSEUM

TABLE.

Introduction. . . . .
Service de Paris. 21
Bureaux ambulants. 44
Services maritimes. 76
Conventions postales. 121
Franchises. 143
Bureau des rebuts. 153
Le timbre-poste. 178
Service rural. 214
— des postes aux armées. 230
Mélanges. 249
Les postes en Piémont. 274
— en Allemagne. 292


BRITISH
24 JY 82
MUSEUM

9132. — IMPRIMERIE GÉNÉRALE DE CH. LAHURE
Rue de Fleurus, 9, à Paris

ACHILLE FAURE, LIBRAIRE-ÉDITEUR

18, rue Dauphine, 18

A PARIS

EXTRAIT DU CATALOGUE

NOUVELLE COLLECTION A 1 FR.

La France travestie, ou la Géographie apprise en riant.
ARNOULT (E. D'). La Guerre de Pologne.
— Les Brigands de Rome.
BARBARA. Histoires émouvantes.
BILLAUDEL (E.). Histoire d'un Trésor.
— La Mare aux oies.
BLANC (C.). Jeanne de Valbelle.
BUSSY (C. DE). Dictionnaire d'éducation.
CENDREY (C. DE). Nathan-Todd.
— Bill-Biddon.
CHALIÈRE (L.). Ingenio.
CLARETIE (J.). Les Ornières de la vie.

RÉAL (A.). Les Tablettes d'un Forçat.
RIGAUDIÈRE (DE LA). Histoire des Persécutions religieuses.

COLLECTION A 3 FR. LE VOLUME

ANONYMES. Souvenirs intimes d'une Dame du Lac.
— Mémoires d'une biche anglaise.
— Une autre biche anglaise.
— Mémoires d'une fille honnête.
— Mémoires d'une biche russe.
— Voyage à la lune.
AMEZEUIL (Cte D'). Les Amours de contrebande.
ASSOLANT (A.). Mémoires de Gaston Phébus.
AUDOUART (Mme O.). Un Mari mystifié.
BARBEY D'AUREVILLY. Un Prêtre marié. 2 vol.
— Une Vieille Maîtresse.
BARNUM. Les Blagues de l'univers.
BLANQUET (R.). La Cuisinière des ménages.
BOSQUET (E.). Une femme bien élevée.
BRÉHAT (DE). Un mariage d'inclination.
— La Sorcière noire.
BRIDE (C.). L'Amateur photographe.
BROT (A.). La Cousine du roi.
CATHERINEAU. Le Paramaribo.
CAUVIN (J.). Les Proscrits de 93.
CHAMPFLEURY. Ma Tante Péronne.
CIMINO. Les Conjurés. 2 vol.

CLARETIE (J.) Un Assassin.
— Voyages d'un Parisien.
COMETTANT. L'Amérique telle qu'elle est.
— Un Petit Rien tout neuf.
— En Vacances.
DASH (Ctesse). Le Petit Chien qui sème des perles.
DELVAU. Le Grand et le Petit Trottoir.
— Du Pont des Arts au Pont de Kehl.
— Le Fumier d'Ennius.
DEMMIN (A.). Une Vengeance par le mariage.
DESLYS (C.). Les Bottes vernies de Cendrillon.
ÉNAULT (E.). Scènes dramatiques du mariage.
— L'Homme de minuit.
EYMA (X.). La Mansarde de Rose.
FÉVAL (P.). Les Mystères de Londres. 2 vol.
— L'Homme de fer.
GONZALÈS. Les Sabotiers de la forêt Noire.
— Les Sept Baisers de Buckingham.
GOUDAL (L.). L'Hermine de village.
GRAVILLON (A. DE). A propos de bottes. 1 vol. in-8.
HALT (R.). Une Cure du docteur Pontalais.
HOCQUART. La Tenue des livres pratique.
— Le Vétérinaire pratique.
JOLIET (C.). Le Médecin des dames.
— Le Roman de deux jeunes mariés.
KOCK (HENRY DE). Le Roman d'une femme pâle.
— Le Marchand de curiosités.
LÉO (A.). Un Mariage scandaleux.
— Les Deux Filles de M. Plichon.
LÉO LESPÈS (Timothée Trimm). Avant de souffler sa bougie.

Léo Lespès. Spectacles vus de ma fenêtre.
Leroy Beaulieu. Une Troupe de Comédiens.
Lescure (M. de). Les Amours de François Ier.
— Lord Byron.
Marancourt (de). Confessions d'un commis voyageur.
Marx (A.). Romans du wagon.
— Indiscrétions parisiennes.
Mérat (A.). Les Chimères.
Mie d'Aghonne. Le Mariage d'Annette.
Monselet (Ch.). De Montmartre à Séville.
— Portraits après décès.
Montemerli (Ctesse). Entre deux Femmes.
Noirit (J.). Haydée.
Périer (C.). La Grève des amoureux.
Ponson du Terrail. Le Trompette de la Bérésina.
Poupin (V.). Un Chevalier d'amour.
Pourrat. Vercingétorix.
Prudhomme Sully. Stances et poëmes.
Rambaud (Y.). Les Théâtres en robe de chambre.
— Une Parvenue.
Reynolds. Les Mystères de la cour de Londres.
— Fernanda.
Rossignol (L.). Lettres d'un mauvais jeune homme à sa Nini.
Rousselon. Le Jardinier pratique.
Scholl (A.). Les Cris de paon.
Ségalas (Mme A.). Les Mystères de la maison.
Stapleaux. Le Roman d'un fils.
— Le Château de la rage.
Thénesol (A.). Didier.

Touzery (P.). La Femme au xixe siècle.
Touroude (A.). Messieurs les Cerfs.
Vallès (J.) Les Réfractaires.
— La Rue.
Vial (A.-A.). Aventures au nouveau monde.
Vigneau. Une Fortune littéraire.
Zaccone. Histoire anecdotique de la poste.
Zola (E.). Mes haines.
— Le Vœu d'une Morte.
Wailly (J. de). La Vierge folle.

PRIX DIVERS

Lefeuve. Les Anciennes Maisons de Paris. 5 vol.	25 »
F. Henriet. Le Paysagiste aux champs. In-8, 12 eaux-fortes.	6 »
B. Poucel. Les Otages de Durazno. In-8. . .	6 »
M[is] de Lothian. La Question américaine. In-8.	6 »
R. Froment. Meyerbeer et Thérésa. 1 vol. in-8.	3 »
O. Comettant. Le Danemark tel qu'il est.. . .	4 »
M. de Lescure. Les Amours de Henri IV . .	4 »
C. de Bussy. Dictionnaire de l'art dramatique.	4 »
Gagneur. La Croisade noire..	3 50
Grandet. Donaniel..	3 50
A. Feutré. Passe-port d'un inconnu.	3 50
— Une Voix inconnue.	2 50
Poupillier. Une Ode de Sapho.	2 »

André Léo. Une Vieille Fille.	2 »
F. Mornand. Garibaldi.	2 »
Astrie. Les Cimetières de Paris.	2 »
Delvau. Françoise. In-32.	1 50
Maréchal. Le Coffret de Bibliane. In-32. . . .	1 50
Malo. Femmes et Fleurs.	1 50
L'Empereur à l'Institut. Brochure.	1 »
André Léo. Observations d'une Mère de famille à M. Duruy..	1 »
B. Poucel. Mes Itinéraires au Rio de la Plata.	1 »
Emmanuel. De la Madeleine à la Bastille. Pièce en 1 acte..	1 »
Margry. Belin d'Esnambuc.	2 50
Bergerat. Une Amie. Pièce en 1 acte.	1 »
J. de Wailly. La Voisine. Pièce en 1 acte.. .	1 »
Larcher. Un Dernier Mot sur les femmes. . .	» 75
Lecomte. Mademoiselle Déjazet	1 »
— Frédérick Lemaître	1 »
V. Charles. La Béguine de Bruges. In-32. .	1 »
Plan de Paris. (Nouvelle édition):	
— En feuille.	2 50
— Cartonné.	3 »
— Cartonné et collé sur toile.	5 »

COLLECTION DES GUIDES CONTY

Paris en poche. Cartonné.	4 »
Londres en poche.	4 »
Les Bords du Rhin en poche.	5 »

Suisse française.	2 50	Guides pratiques des Voyages circulaires
— Oberland Bernois.	2 50	
— et grand-duché de Bade.	2 50	
Belgique	2 50	
Belgique et Hollande.	2 50	
Bruxelles en poche.	2 »	
Bords du Rhin.	2 50	
Alsace et Vosges.	2 50	

COLLECTION BONHOURE

Méthode de lectures. Cartonné.	» 50
Premières lectures courantes. Cartonné. . . .	» 70
Premières lectures instructives. Cartonné. . .	» 90

L'ART

D'ACCOMMODER LES RESTES

LIVRE DE CUISINE

A l'usage des petites fortunes

Un joli volume cart., 1 fr. 25

ITINÉRAIRES PRATIQUES & CIRCULAIRES

GUIDES CIRCULAIRES CONTY

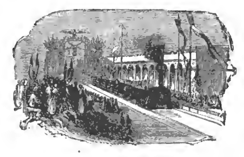
PUBLIÉS

SOUS LE PATRONAGE DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

par

Achille **FAURE**, 18, rue Dauphine

GUIDES CONTY



GUIDES CONTY

EXTRAIT DE LA COLLECTION

Paris en poche ..... 4 »
Les Plaisirs de Paris.................. 4 »
Paris populaire..... 2 50
Les bords du Rhin en poche.......... 5 »
Londres en poche .. 4 »
Bruxelles en poche.. 2 »
Les côtes de Normandie............ 2 50
Belgique et Hollande............... 2 50
Quinze jours sur les bords du Rhin.... 2 50
Belgique en poche.. 2 50
L'Oberland bernois. 2 50
Suisse et grand-duché de Bade....... 2 50
La Suisse française. 2 50
Alsace et Vosges... 2 50

Les GUIDES CONTY, essentiellement pratiques, sont les seuls qui correspondent à l'itinéraire tracé par les billets circulaires. Clairs et précis, ils résument tout, malgré leur prix minime de 2 fr. 50 c.

IMPOSSIBLE AVEC CES GUIDES D'ÊTRE EMBARRASSÉ

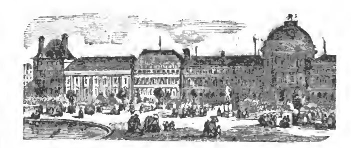
PARIS EN POCHE

GUIDE PRATIQUE ET ILLUSTRÉ

H. A. de Conty

Nouvelle édition avec carte instantanée

PRIX : 4 FR.



PARIS POPULAIRE

A B C de l'étranger

GUIDE SPÉCIAL POUR L'EXPOSITION UNIVERSELLE

H. A. de Conty

PRIX : 2 FR. 50 C.

OPINION DE LA PRESSE

sur

LES GUIDES CONTY

Si vous avez l'heureuse idée de profiter d'un des trains économiques organisés par les chemins de fer, je vous recommanderai de tout petits volumes, modestes comme leur auteur et signés : *Conty*. Ce sont des Guides comme on n'en a pas encore fait.

La collection de M. Joanne, publiée chez MM. Hachette, est surtout l'œuvre d'un érudit et d'un lettré. Celui qui voyage avec M. Joanne en poche se donne le plus instructif et le plus amusant des compagnons. M. de Conty, sans négliger positivement l'histoire et la géographie, se préoccupe, avant tout, des intérêts des voyageurs. Il ne renonce pas à devenir votre professeur et votre ami ; mais il est d'abord votre intendant. Il vous dit : « Quand vous arriverez dans telle ville, prenez telle voiture, qui vous coûtera tant : j'ai fait prix avec le voiturier et débattu votre transport à l'avance. Faites-vous conduire à tel hôtel, et présentez-vous de ma part : j'ai traité de votre logement et de tous vos repas ; payez le tarif de mon livre, et si vous n'êtes pas content de l'aubergiste, adressez-moi vos réclamations. » L'idée est très-ingénieuse, et je crois que les petites bourses, qui sont partout en majorité, béniront M. de Conty. Partout où l'on arrive avec lui, on est recommandé, soutenu, protégé, comme si l'on avait un ami dans la ville.

EDMOND ABOUT.

(*Petit Journal*, 29 mai 1866.)

M. de Conty a merveilleusement compris comment on voyage aujourd'hui. Ses Guides sont des résumés admirables de tout ce qu'on a à voir dans les excursions qu'on fait chaque année. Ils disent au voyageur ce qui mérite son attention ici, ce qui doit le solliciter là ; ils l'accompagnent partout, en lui signalant le bien et le mal, l'écueil et le port ; ils lui désignent l'hôtel bien tenu, et, par son silence même, celui qu'il doit fuir. Et nulle concession, nulle indulgence, nulle faiblesse ! On peut au hasard donner au cocher une des adresses qui sont dans les Guides de M. de Conty : on sera reçu avec les égards dus à un homme aussi vigilant que M. de Conty. Car je dois faire connaître un détail qui ne manque pas de piquant : dans tous les Guides, il y a une petite poche, et, dans cette petite poche, un petit cahier rose, portant l'adresse de M. de Conty, à Paris. Sur ce cahier rose on écrit ses impressions, et vous concevez alors ce qui attend le malheureux hôtelier dont le voyageur se plaint. M. de Conty le raye de ses papiers.

Il était bon que quelqu'un se chargeât de cette besogne. Les voyageurs étaient véritablement par trop victimes du désir de faire fortune qu'ont les hommes dans tous les pays du monde. Il faut savoir gré à M. de Conty d'avoir mis ordre à cet état de choses et l'encourager. Les Guides de M. de Conty sont publiés par l'éditeur Achille Faure, 18, rue Dauphine. Je donne, en terminant, la liste de ceux qui déjà ont paru ; ce sont : *Paris en poche, Londres en poche, Bruxelles en poche, la Belgique en poche, Belgique et Hollande, la Suisse et le grand-duché de Bade, l'Oberland bernois, Quinze jours sur les bords du Rhin, etc.*

(*Constitutionnel*, 23 juillet 1866.)

Paris. — Imprimerie générale de Ch. Lahure, rue de Fleurus, 9.

EN VENTE A LA MÊME LIBRAIRIE

NOUVELLE COLLECTION A 1 FR.

La France travestie, ou la Géographie apprise en riant.
La Guerre de Pologne, par E. D'ARNOULT.
Les Brigands de Rome, par E. D'ARNOULT.
Histoires émouvantes, par BARBARA.
Histoire d'un Trésor, par E. BILLAUDEL.
La Mare aux Oies, par E. BILLAUDEL.
Jeanne de Valbelle, par C. BLANC.
Dictionnaire d'éducation, par C. DE BUSSY.
Nathan-Todd, par C. DE CENDREY.
Bill-Biddon, par C. DE CENDREY.
Ingenio, par L. CHALIÈRE.
Les Ornières de la vie, par J. CLARETIE.
Un Japonais en France, par R. C[illegible]TAMBERT.
La Télégraphie électrique, par P. DAURIAC.
Le Neveu de Rameau, par DIDEROT.
Nos Gens de lettres, par A. DUBO[illegible]R.
Comment on tue les femmes, par G. DE GENOUILLAC.
Fables nouvelles, par E. [illegible]RANGER.
Le Roman d'un Zouave, par GRAUX.
L'Amour bossu, par HENRY DE KOCK.
La nouvelle Manon, par HENRY DE KOCK.
Guide de l'Amoureux à Paris, par HENRY DE KOCK.
Les Mémoires d'un Cabotin, par HENRY DE KOCK.
Les petites Chattes de ces Messieurs, par HENRY DE KOCK.
La Voleuse d'amour, par HENRY DE KOCK.
Les Accapareuses, par HENRY DE KOCK.
Le colonel Jean, par H. DE LACRETELLE.
Jacques Galéron, par A. LÉO.
Rien ne va plus, par DE MARANCOURT.
Souvenirs d'un Zouave : (Montebello, etc., Magenta, Solferino), par L. NOIR. 3 vol.
Séduction, par R. OLLIVIER.
Un Anglais amoureux, par A. PAUL.
Nicette, par A. PAUL.
Thérésa, par A. PAUL.
Les Cachots du Pape, par C. PAYA.
Lettres gauloises, par [illegible] PIC.
Un Mariage entre mille, par V. POUPIN.
Les Soirées d'Aix-les-Bains, par M[me] RATAZZI.
Les Francs-Routiers, par A. RÉAL.
Les Tablettes d'un Forçat, par A. RÉAL.
Histoire des Persécutions religieuses, par DE LA RIGAUDIÈRE.

Imprimerie générale de Ch. Lahure, rue de Fleurus, 9, à Paris